

VEICOLI STORICI MUSEO MOTO GUZZI

Queste informazioni sono tratte dalle Comunicati Piaggio pubblicata in occasione dei 100 anni della Moto Guzzi.

LA NASCITA DEL BRAND DELL'AQUILA

Il 15 marzo 1921 viene costituita a Genova, nello studio del notaio Paolo Cassanello in Corso Aurelio Saffi, la “*Società Anonima Moto Guzzi*”, avente per oggetto “*La fabbricazione e la vendita di motociclette e ogni altra attività attinente o collegata all'industria metalmeccanica*”.

Soci dell'impresa sono Emanuele Vittorio Parodi, noto armatore genovese, il figlio Giorgio e l'amico Carlo Guzzi, suo ex commilitone nella Regia Aviazione insieme all'amico Giovanni Ravelli, aviatore come lo stesso Parodi, deceduto l'11 agosto 1919 durante un volo di collaudo.

Alla sua memoria si deve l'introduzione dell'Aquila ad ali spiegate nel logo Moto Guzzi. In quest'area del Museo dedicata al brand dell'Aquila, potrete ammirare alcuni modelli che vi faranno rivivere uno spirito d'altri tempi.

Una storia che potrete approfondire a Mandello del Lario dove si trova il Museo Moto Guzzi, che accoglie una collezione più completa della produzione del marchio.

LA CONSERVAZIONE DI UN'ANIMA DISTINTIVA

Adottando una filosofia fortemente improntata alla valorizzazione della storicità dei veicoli che fanno di Moto Guzzi un brand estremamente autentico e dalla personalità unica, più che di “restauro dei veicoli” si dovrebbe parlare di “conservazione dell'anima distintiva” del brand dell'Aquila che affonda le sue radici nel ricco heritage che ha alle sue spalle per proiettarsi su quel palcoscenico dal sapore *new contemporary* che è il Museo Moto Guzzi a Mandello del Lario.

Infatti, rispettando la loro primogenita natura progettuale, i tesori di Casa Guzzi sono stati affidati alle preziose cure di un abile restauratore che ha riportato a nuova vita i veicoli Moto Guzzi con ben in mente l'importanza di mantenere intatta la loro originalità.

L'autenticità dei tesori del Museo è stata ripristinata al suono di un motore ripulito e riavviato, o di vivaci scrostature e morbide sgrassature a cui far seguire sapienti ed uniformi cromature in grado di restituire oggi lo splendore autentico delle origini.

Perché un make-up da star è fatto a regola d'arte non si nota a prima vista ma rende l'aspetto complessivo al contempo veritiero ed accattivante.

Dietro a questo risultato risiede un'attenta ricerca delle vernici più adatte come anche una sapiente scelta dei più calzanti particolari o delle finiture originali per rendere i veicoli storici Moto Guzzi la versione migliore di sé stessi.

Normale 500 (1921-1924)

La Moto Guzzi *Normale* è la prima motocicletta costruita in serie dalla Moto Guzzi e presenta le principali caratteristiche che si ritroveranno in molti modelli Guzzi successivi

Diretta evoluzione del prototipo *G.P. 500* realizzato nel 1919, la produzione inizia nel 1921 quando, nello stabilimento di Mandello del Lario, vengono assemblati i primi 17 esemplari.

Il debutto nelle competizioni avviene alla Milano-Napoli nel 1921 con due moto Guzzi guidate dai piloti Mario Cavedini e Aldo Finzi che affrontano con audacia gli impegnativi 877 km della gara di gran fondo.

Il mese successivo Gino Finzi taglia per primo il traguardo facendo ottenere a Moto Guzzi la sua prima vittoria in assoluto e consacrando definitivamente l'affidabilità e le potenzialità della *Normale* durante la massacrante Targa Florio.

Prodotta in 2065 esemplari venduti al prezzo di 8.500 lire questo veicolo iconico che riuscì a raggiungere gli 85 km/h rimase in produzione fino al 1924.

C 2V 500 (1923-1927)

La C 2V (“*Corsa 2 Valvole*”), ideale sui percorsi misti, è stata la prima moto disegnata nel 1923 da Carlo Guzzi per le competizioni.

Si distingue per diverse innovazioni tecniche rispetto al modello precedente (la *Normale*) come il nuovo telaio per migliorare la stabilità in rettilineo.

Debutta a un concorso di consumo nel quale il pilota Valentino Gatti risulta Vincitore alla media di 51,545 km/h.

Ma il primo grande successo è ottenuto al Giro Motociclistico d'Italia, una corsa a tappe di 2.300 km con prove speciali di velocità, a cui segue l'affermazione collettiva al Circuito del Lario, con Gatti vincitore assoluto davanti alla Garelli di Achille Varzi.

La C 2V resta in listino per i privati, con piccole modifiche, fino alla fine del 1926 a 9200 lire per riapparire brevemente modificata nel 1928 e poi essere definitivamente sostituita nel 1930 dalla 2 VT.

Norge GT 500 (1928-1930)

Dotata di un motore monocilindrico a 4 tempi da 498,4cm³ alimentato a carburatore e di cambio a tre marce, questa GT - in gamma dal 1928 al 1930 - è il primo esemplare a possedere un telaio elastico che offre più comfort al pilota, senza compromettere le doti di stabilità.

Soprannominata *Norge*, è stata la prima Gran Turismo di Moto Guzzi e protagonista del raid a Capo Nord compiuto nel 1928 da Giuseppe Guzzi (“Naco”, fratello di Carlo Guzzi, fondatore della Casa dell'Aquila).

Chiamata per questo anche “la moto dell'impresa”, la *Norge* ha consentito a “Naco” di raggiungere il circolo polare artico dopo aver macinato ben oltre seimila chilometri in 28 giorni attraverso le impervie strade scandinave, consumando 182 litri di benzina e tre pneumatici.

Questa avventura è rimasta talmente tanto impressa nella storia motociclistica da trasformarsi in uno dei principali obiettivi mototuristici di oggi. Per ricordare l'impresa eroica e rappresentativa del 1928, infatti, nel 2006 è stato compiuto lo stesso percorso, ma questa volta a bordo della nuova *Norge 1200*.

2VT 500 (1931-1934)

Mitica moto da primato dell'anteguerra, debutta ufficialmente al Salone di Milano del 1931.

La 2 VT 500, erede della *Sport 14* - moto 4 tempi che rappresenta già nel 1929 un vero salto di qualità e che ottiene un discreto successo commerciale - se ne discosta, oltre che per le valvole in testa, anche per una “*nuova e piacevolissima linea*” frutto principalmente del nuovo serbatoio a sella definito dalla Stampa specializzata “*di severa eleganza*”.

In poco tempo si fa apprezzare come una moto robusta e molto affidabile adatta all'uso quotidiano e al turismo, attestandosi come il mezzo ideale per il lavoro, per le gite, per il tandem e per il traino del sidecar.

Venduta nel 1931, la 2VT 500 è instancabile, indistruttibile e molto amata dai collezionisti. Talmente tanto da essere una delle moto maggiormente rappresentata durante i raduni d'epoca che numerosi avvengono sia su territorio nazionale che internazionale.

Questo speciale modello - dalla doppia verniciatura amaranto chiaro e scuro - ha costituito un ulteriore passo avanti nell'evoluzione tecnica e stilistica della Moto Guzzi dell'epoca e ancora oggi per gli appassionati rappresenta molto sia in termini tecnici che storici.

500 Bicilindrica (1933-1951)

La *Bicilindrica* nasce nel 1933 da una delle tante geniali ed anticonformiste intuizioni di Carlo Guzzi. Debutta a Roma il 15 ottobre dello stesso anno con il celebre pilota Omobono Tenni e ottiene la sua prima vittoria il 10 dicembre a Napoli con Moretti.

Ma sono tante altre le vittorie sulle piste da gara ottenute con il mitico Omobono Tenni, uomo simbolo delle vittorie Moto Guzzi: a titolo d'esempio, il Gran Premio delle Nazioni nelle edizioni 1934, 1935 e 1936 ed il Massimo Campionato Italiano nel 1934, 1935 e 1947.

Ma la 500 Bicilindrica è vittoriosa anche dal punto di vista progettuale. Caratteristiche distintive sono il telaio rigido a doppia culla aperta, la forcella Brampton a parallelogramma (allora giudicata una delle migliori) e la sospensione posteriore a forcellone oscillante con molle ai lati della ruota per contenere l'altezza della moto.

Nel corso della sua lunghissima carriera subisce molte sostanziali modifiche, soprattutto alla parte ciclistica (si pensi all'opera di Antonio Micucci) ma si dimostra competitiva anche nelle soluzioni tecniche adottate come il serbatoio cilindrico che si prolunga oltre lo sterzo (a "panetto di burro") che, introdotto nel 1949, presto diventa di moda e imitato da altri costruttori.

Al termine della stagione 1951, dopo la vittoria di Lorenzetti a Senigallia, viene decretato il pensionamento della gloriosa *Bicilindrica*.

Airone 250 Turismo (1939)

Nel 1939 compare l'*Airone* (rimasto in produzione fino al 1957), destinato in breve tempo a diventare la più diffusa, apprezzata e versatile 250 italiana che – grazie ai sostanziali e continui aggiornamenti nel corso degli anni – si è dimostrata adatta per molteplici scopi: lavoro, turismo, sport e competizioni.

Con l'ammodernamento a partire dal 1947, ha inizio il cammino trionfale dell'*Airone* che raggiunge il suo apice con il modello *Sport* del 1949.

Questa versione, infatti, presenta – a titolo di esempio - una forcella originale e d'avanguardia, con il classico schema delle moderne forcelle "upside down", che assicura una maggiore rigidità e robustezza alla moto, ed è dotata di un motore potente e grintoso in grado di toccare i 120 km/h consentendo a Moto Guzzi di inanellare successi nelle corse della classe 250, sia in Italia che all'estero.

Gambalunga 500 (1946-1951)

Progettata dall'ing. Carcano è la prima Moto Guzzi da competizione veramente nuova del dopoguerra pensata per essere impiegata nei circuiti misti, il *Gambalunga* appare ufficialmente l'8 settembre del 1946 al circuito della Superba di Genova nelle mani di Luigi Ruggeri, e gareggia il 15 seguente a Bergamo guidato vittoriosamente da Balzarotti.

Modello derivato dalla *Dondolino*, si differenzia per essere a corsa lunga – soluzione scelta per diminuire le spinte sui cuscinetti – e per avere un carburatore di 35mm e una forcella tele-idraulica totalmente nuova ideata dallo stesso Carcano.

Dopo il ritorno al motore a corsa corta nel 1948, il *Gambalunga* subisce altri ritocchi alla parte ciclistica - che migliorano l'aerodinamicità e la tenuta di strada – e adotta un potente motore con una velocità di punta di quasi 190 km/h.

Alla fine del 1951, quando l'avventura di questo modello giunge al termine, qualche modello di *Gambalunga* finisce nelle mani di corridori "assistiti" (italiani e stranieri) che se ne servono ancora per qualche tempo, giungendo fino ad oggi nelle mani di gelosissimi collezionisti.

Motoleggera “Guzzino” (1947)

La *Motoleggera*, affettuosamente soprannominata *Guzzino*, viene costruita dal 1946 al 1954 per volontà del patron Carlo Guzzi che spronò il progettista Antonio Micucci a creare un veicolo economico che andasse incontro al bisogno di mobilità di una popolazione martoriata dalla guerra.

Con in mente la progettazione di una motoleggera di piccola cilindrata motore superiore a 50 cm³ e ruote alte, prende vita un modello molto semplice, sia meccanicamente che da condurre, con pochi comandi tutti a portata di mano.

La 65 di Mandello diventa subito un successo commerciale, ma anche sportivo conquistando i cuori di quanti nel 1949 si riuniscono a Mandello del Lario per celebrarlo raggiungendo diversi record mondiali, particolarmente ammirevoli perché raggiunti da motocicli di una sola marca, tipo e cilindrata: 14.257 persone in sella a 12.660 Guzzini, provenienti da ogni parte d'Italia e del Globo.

Impossibile, infatti, non rimanere ammaliati dai successi del Guzzino tra i quali le vittorie a Reggio Emilia nel 1947, sulla Milano-Taranto nel 1950 e nel 1951, e il titolo di Campione Italiano Gimkana nel 1953. Basti sapere che, in occasione del [4° World Rover Moot](#) a Skjåk in Norvegia, venne creato uno speciale allestimento per l'avventurosa spedizione affrontata dal mitico Guzzino da Milano a Oslo !

Gambalunghino 250 (1949)

Il celeberrimo *Gambalunghino* nasce nel 1949 grazie ad un intervento fortuito ad opera di Lorenzetti e Mastellari sul modello *Albatros*, nato un decennio prima per gareggiare nelle competizioni riservate ai “gentleman rider”.

Infatti, Enrico Lorenzetti, pilota e collaudatore Guzzi, distrusse accidentalmente la *Albatros* e, per ripararla velocemente, sostituì i pezzi danneggiati con quelli del *Gambalunga* 500. Quest'ibrido, si rivelò una fantastica motocicletta da corsa, utilizzata da piloti, italiani e stranieri, tra i quali si annoverano Bruno Ruffo, Bruno Francisci, Gianni Leoni, ma anche Fergus Anderson, Mike Barrington e Tommy Wood.

Fu proprio grazie a Bruno Ruffo che la Casa di Mandello vinse il primo titolo nella classe 250 nell'anno del debutto, il 1949.

Negli anni venne migliorato e perfezionato, grazie anche alle prime ricerche aerodinamiche, e - nonostante fosse inizialmente riservato ai piloti ufficiali o assistiti - molti privati riuscirono a procurarsi i pezzi occorrenti per le modifiche delle loro *Albatros* aumentando considerevolmente il numero dei modelli in circolazione e la popolarità di questo modello indovinato.

Galletto 175 (1952-1954)

Il *Galletto* è stato uno dei più popolari modelli della Guzzi il cui prototipo, presentato a Ginevra, racchiudeva già tutte quelle soluzioni che lo contraddistingueranno nel tempo: cilindro orizzontale, distribuzione ad aste e bilancieri, raffreddamento ad aria naturale, cambio a 3 marce a pedale (ma a richiesta anche a mano), forcella a biscottini oscillanti, ciclistica sofisticata, ruota posteriore a sbalzo (anticipazione di quanto avverrà 30 anni più tardi sulle moto sportive) e ruote da 17” grandi a sufficienza per assicurare stabilità e tenuta di strada e piccole quel che bastava per poter alloggiare senza problemi la ruota di scorta.

Tra le maggiori innovazioni ed evoluzioni vanno ricordate l'applicazione di una dinamo 6 V sopra il carter motore – per la versione 192 cc - e l'aumento progressivo di cilindrata che passa dai 160cc della prima serie ai 175cc della seconda, fino ai 192cc della terza.

4 Cilindri 500 (1953)

Il progetto di questo quattro cilindri in linea disposto longitudinalmente, inizia nel lontano 1948 e rimarrà un “unicum” nella storia della moto del dopoguerra.

La disposizione del motore, il raffreddamento ad acqua, la distribuzione sul lato anteriore, il gruppo cambio e frizione e la trasmissione a cardano erano soluzioni nuove per i tempi.

La prima versione montava un sofisticato sistema di alimentazione ad iniezione con l’impiego di un piccolo compressore Roots, sistema poi sostituito con i tradizionali carburatori.

Le prime prove a Monza dimostrarono che la moto 4 cilindri era più veloce del bicilindrico di un paio di secondi a giro, che era stabile e veloce sul diritto, però impegnativa in curva forse per la novità nella guida: i piloti non erano avvezzi alle reazioni combinate di motore e cardano.

Il progetto motoristico ha una vita particolarmente travagliata sulle piste di gara – due sole vittorie sul circuito di Hockenheim in Germania – ma, oltre ad essere particolarmente apprezzata dalla stampa specializzata per il “*suo felice connubio tra tecnica motociclistica e automobilistica*” questo esperimento risulta utile per ideare davvero qualcosa di competitivo: quella di un otto cilindri a V con ingombri e dimensioni simili al quattro, e uno dei successi più lungimiranti della Moto Guzzi.

Falcone Turismo 500 (1953-1967)

Il *Falcone 500*, una fra le mitiche creazioni della Guzzi, nella prima versione del 1950 appare fin da subito destinato ad entrare nel mito: veloce e soprattutto robusto come tutte le Guzzi, il *Falcone* diventa il preferito non solo degli amanti delle classiche ma particolarmente degli amanti del turismo veloce sulle lunghe distanze, oltre a diventare protagonista (con opportune modifiche) delle gare di gran fondo in auge nei primi anni Cinquanta.

Ed è proprio per enfatizzare la vocazione turistica di questo veicolo che nel novembre del 1953 viene creato il *Falcone Turismo* che rispetto all’*Astore* da cui è derivato aggiunge serbatoio benzina verniciato di rosso e nero.

Dell’*Astore* (1949-1953) questo nuovo veicolo infatti conserva tratti distintivi come manubrio, poggiapiedi, para-gambe e assetto di guida, mentre del motore conserva le prestazioni grazie al mantenimento di carburatore, rapporto di compressione, albero a camme, distribuzione, e cerchi in acciaio.

350 GP Monocilindrica (1953-1957)

La Moto Guzzi 350 GP è una moto mitica che ha fatto guadagnare a Moto Guzzi moltissimi successi sportivi sin dai suoi esordi attorno al 1953 quando la Casa di Mandello decide di competere nella classe 350 per farsi conoscere in tutta Europa.

In gara per la prima volta al Gran Premio tedesco sul circuito di Hockenheim viene affidata al pilota Fergus Anderson che vincerà quasi 164 km/h di media davanti ai competitor.

Dopo Hockenheim, al termine della stagione la 350 GP risultata vittoriosa al GP d’Olanda, in Belgio, Francia, Svizzera, Barcellona per finire a Monza con tre moto ai primi tre posti e nel 1955 vince il titolo mondiale con Bill Lomas, con ben 4 GP all’attivo.

Una delle moto più efficienti e redditizie della Guzzi in quegli anni, la 350 GP vince ininterrottamente il titolo mondiale fino al 1957, anno del ritiro dalle competizioni di velocità.

I motivi del successo di questo veicolo sono tanti, a cominciare dalla leggerezza, stabilità e perfetta forma aerodinamica (studiata alla Galleria del Vento) parallelamente ad un consumo ridottissimo per una moto da gran premio (circa un litro ogni 20 km), simboleggiando le profonde convinzioni dell’Ing. Cesare Carcano in merito ai vantaggi di semplicità unita alla riduzione di peso.

500 GP 8 Cilindri (1955-1957)

Questo modello in esposizione del 1957 è il risultato dell'affinamento progettuale di un primo esemplare del 1954 ad opera dell'ingegner Giulio Cesare Carcano.

Nella seconda versione del 1957, infatti, la moto da competizione da lui sognata si trasforma in realtà diventando la motocicletta da corsa Moto Guzzi più famosa di tutti i tempi.

Prende vita così la versione definitiva del celebre motore 8 cilindri 4 tempi a V di 90° con cilindrata di 498,5 cc, ormai diventato icona nella storia del motorismo.

Questo nuovo propulsore più potente e di moderna concezione, oltre a consentire una velocità massima di 275 km/h, adotta soluzioni tecniche innovative quali il telaio monotrave superiore che, permettendo di contenere il serbatoio dell'olio e quello del liquido di raffreddamento, libera prezioso spazio intorno all'imponente motore.

Stornello 125 Turismo (1960-1968)

Progettato per ottenere la massima economia di costruzione e rimasto in catalogo fino al 1975, lo *Stornello* si è rivelato ben presto un prodotto vincente, dapprima come mezzo utilitario nella primitiva versione con motore a valvole parallele e cambio a quattro marce – in seguito conosciuto come *Turismo* – e poi come motoleggera brillante e dal carattere moderno, giovane e anticonvenzionale.

Un ruolo determinante per la sua popolarità è ricoperto dalle versioni *Regolarità* che sapranno imporsi in molte importanti competizioni nazionali e internazionali.

Il primo modello del 1960, venduto a 179.000 lire, verrà affiancato nel 1961 dallo *Stornello Sport* e nel 1965 dallo *Stornello America*, lo *Stornello Regolarità* (derivato dalle corse ufficiali) e la sua versione "addolcita" *Scrambler*, tutti con motore a valvole inclinate. Alla fine del 1967 appaiono la *Scrambler America* e lo *Stornello 160*, ambedue con motore a valvole inclinate, e alla fine del 1969 i modelli di 125 e 160cc vennero equipaggiati con un cambio a 5 marce e una carrozzeria ridisegnata che rappresentava un primo passo sulla strada della ricerca stilistica sganciata dalla pura essenzialità meccanica.

Dingo Turismo (1963-1966)

Nell'aprile del 1963 viene presentato ufficialmente il *Dingo* che, pur progettato con criteri nettamente utilitari, adottava principi progettuali attuali e moderni in grado di fare la gioia di molti ragazzi che sognavano il loro primo motorino.

Inizialmente allestito nella versione *Turismo* e venduto a 79.900 lire, il *Dingo* presenta in seguito nell'allestimento *Sport* un serbatoio di chiusura del telaio e un sellone lungo.

Tra il 1966 e 1967 vengono introdotte tre nuove versioni che incontrano perfettamente il gusto dei giovani desiderosi di sfoggiare un mezzo simile a una vera e propria motoleggera: i modelli *Super*, *Cross* e *GT* che introducono un assetto di guida decisamente sportivo grazie ad accorgimenti attentamente studiati.

Seguono una serie di aggiornamenti ed allestimenti che traghettano la produzione del *Dingo* fino al 1976, anno in cui questo veicolo esce di produzione.

Alcuni esempi sono il motore aggiornato con un nuovo cambio a 4 rapporti azionato a pedale (1967); l'alettatura di testa e cilindro maggiorata, cambio migliorato (1970) e nuovo styling per sella e serbatoio (1970).

Trotter 50 Mark M (1966-1973)

Nella primavera del 1966 viene presentato il *Trotter*, ciclomotore economicissimo (sole 54.000 lire) accolto subito favorevolmente dal mercato, soprattutto in Paesi esteri - come Belgio, Olanda, Svizzera – nei quali i ciclomotori a telaio rigido e con i pedali godevano di particolari facilitazioni di legge.

Questo piccolo e fortunato ciclomotore Guzzi è stato apprezzato soprattutto per la semplicità della ciclistica, affiancata da un piccolo motore con frizione centrifuga automatica di originale concezione che facilitava la guida anche ai più inesperti.

Negli anni seguenti il *Trotter* originario viene affiancato da altre versioni con diverse migliorie: nel 1968 dal *Super* con forcella telescopica; poi dallo *Special M* con forcella a biscottini oscillanti; dallo *Special V* con cambio automatico a cinghia e pulegge espansibili; dal *Mark M* e dal *Mark V* con la sospensione posteriore a forcellone oscillante, frizione centrifuga e, a richiesta, cambio automatico a cinghia.

V7 Record (1969)

Nell'ambito dello studio per il futuro modello *V7 Sport*, il reparto esperienze Moto Guzzi - guidato da Lino Tonti e Umberto Todero - nel 1969 realizza un prototipo di moto sportiva, destinata a dimostrare eccezionali doti: il raro pezzo unico *V7 Record*.

Il prototipo, dotato di carenatura integrale, viene presentato alla stampa all'Autodromo Nazionale di Monza nello stesso anno. Un team di eccezionali piloti-collaudatori - composta da Guido Mandracci, Angelo Tenconi, Silvano Bertarelli, Roberto Patrignani, Remo Venturi, Vittorio Brambilla e Alberto Pagani - nelle due sessioni di prove affrontate portano la nuova motocicletta a battere 19 record mondiali di velocità.

Nel giugno e nell'ottobre del 1969, infatti, il prototipo carenato della *V7 Special* - motorizzato con il nuovo motore da 757cc - stabilisce numerosi primati mondiali delle classi 750 e 1000 cc sull'anello d'alta velocità della pista di Monza, tra i quali quello sulla distanza dei 100 km completati alla velocità media di 218,426 km/h e dei 1000 km percorsi alla media di 205,932 km/h.

V7 Special (1969-1972)

La versione *V7 Special* del 1969, Sviluppata e perfezionata da Lino Tonti, rappresenta l'evoluzione del modello precedente (nato nel 1966-67) in materia di velocità, rifiniture e cura dei dettagli: cilindrata di 757,6 cc, potenza di 45 CV a 6000 giri, rapporti del cambio modificati per ottenere una migliore accelerazione, strumentazione arricchita dal contagiri, e serbatoio più capiente.

Ciliegine sulla torta, considerando che la Moto Guzzi *V7* si dimostra ancora oggi uno dei modelli più duraturi e di successo della gamma Moto Guzzi che monta l'iconico bicilindrico a V di 90° raffreddato ad aria, progettato dal geniale progettista Giulio Cesare Carcano.

Sin dalla fine degli anni Sessanta *V7* si dimostra una moto competitiva in grado di far provare loro l'ebbrezza della velocità e della vittoria: nel giugno e nell'ottobre del 1969, il prototipo carenato della *V7 Special* - motorizzato con il nuovo motore da 757cc - stabilisce numerosi primati mondiali delle classi 750 e 1000 cc sull'anello d'alta velocità della pista di Monza, tra i quali quello sulla distanza dei 100 km completati alla velocità media di 218,426 km/h e dei 1000 km percorsi alla media di 205,932 km/h.

California 850 (1971-1974)

I fratelli Joe e Mike Berliner – fra i maggiori importatori locali di moto straniere e grandi appassionati di prodotti italiani – negli anni '60 sono stati determinanti nell'infrangere il monopolio Harley-Davidson presso i motociclisti yankee e soprattutto presso le Polizie dei vari Stati.

Parte del successo della Moto Guzzi *V7* si deve infatti a loro: nel 1968 la Casa di Mandello equipaggia la Polizia locale. Facendosi così conoscere al grande pubblico "civile" per il quale vennero allestite alcune versioni particolari : L'*Ambassador*, la *Eldorado* e la *California*.

Quest'ultima diventerà uno dei maggiori e più duraturi successi della Moto Guzzi, all'estero e in Italia. I primi esemplari della *California*, allestiti nel 1971, sono stati oggetto di diversi cambiamenti nel corso degli anni fino ad arrivare ai giorni nostri in cui la Moto Guzzi *California* è ancora molto apprezzata.

Il modello del 1972 esposto al Museo Moto Guzzi è infatti un fulgido esempio di un successo motociclistico duraturo che affonda le sue radici nella capacità di Moto Guzzi di dare vita ad una moto in grado di affascinare per grazie alla sua estetica anche di rendersi appetibile grazie al solido telaio ereditato dalla *V7 Special*, di ottima tenuta strada e un motore robusto di buona potenza ed affidabile.

Ad un prezzo non eccessivo (1.056.000 nei primi mesi del 1972) Moto Guzzi offre al mercato una moto per vivere il motociclismo in un modo diverso, grazie ad un design progettato per una guida estremamente rilassata.

V7 Sport (1972-1974)

La *V7 Sport* è considerata il capolavoro di Lino Tonti – l'ingegnere progettista impegnato nell'evoluzione della V7 – che apporta notevoli innovazioni quali il nuovo telaio e un propulsore con carter abbondantemente nervato per assicurare la necessaria rigidità commisurata all'aumento di potenza disponibile.

Questa moto ha debuttato all'Autodromo di Monza nel giugno 1971 in occasione della “500 chilometri” – condotta da Raimondo Riva – per poi essere schierata alla partenza di molte gare di resistenza.

Il modello restaurato e presente al Museo Moto Guzzi appartiene alla seconda serie del 1972 e, rispetto al modello precedente, presenta varianti nella distribuzione e nell'accensione, sempre a spinterogeno con doppio ruttore e bobina singola per cilindro.

Potete ben distinguerla per avere il telaio verniciato di nero invece di rosso, come la sua antesignana.

V 1000 I-Convert Polizia (1975-1984)

Quando la *V1000 I-Convert* (progettata da Lino Tonti) arriva sul mercato attorno alla metà degli anni Settanta la stampa specializzata e molti motociclisti restano piacevolmente stupiti dai livelli raggiunti da Moto Guzzi.

È la prima volta che la casa di Mandello si spinge così in alto nella cilindrata e la moto è equipaggiata con il massimo che un appassionato di Gran Turismo possa desiderare: trasmissione automatica a due marce, frenata integrale, accessori di prima qualità e dotazione completa per i lunghi viaggi.

La *V 1000 I-Convert* (modello con convertitore idraulico) viene scelta dalla Polizia californiana per la quale viene allestito un modello speciale destinato a compiti di rappresentanza, allestimento opportunamente adattato anche per l'impiego presso gli organi di Polizia di vari altri stati, in Europa e in altri continenti.

850 Le Mans (1976-1978)

Nel 1972 prende forma di prototipo la *Le Mans* che, entrata in produzione nel 1975, rimarrà a listino fino al 1993, ed entrerà nei cuori dei Guzzisti “corsaioli” attraverso le sue varie versioni: *Le Mans II* del 1978, *Le Mans III* del 1981, *Le Mans 1000* del 1984 e *Le Mans CI* (Carenatura Integrale) del 1987.

Si tratta di un modello che ha fatto la storia del motociclismo italiano e che è ricordata soprattutto per il suo uso su pista, anche se assolutamente divertente da guidare su strada.

Presentata durante la cerimonia di assegnazione del Premio Varrone - un prestigioso riconoscimento assegnato da una giuria di appassionati alla “moto dell'anno” - la *Le Mans* è una moto velocissima e ultra-sportiva che nel suo primo anno di entrata in produzione riesce già a sfiorare i 210 km/h.

Per la gioia degli amanti della velocità e dell'uso su pista un kit di potenziamento appositamente progettato consente di toccare persino i 240 km/h.

Oltre alla potenza motoristica, avveniristica per l'epoca, pregevoli gli accorgimenti adottati nel design tipicamente da corsa - come ad esempio componenti in lega leggera, cupolino di dimensioni contenute, serbatoio, fianchetti e sellone di forma spigolosa – con dettagli stilistici e tecnici sportivissimi quali gli scarichi verniciati di nero rialzati, e l'impianto frenante “integrale” a 3 dischi.

V35 Imola (1979-1984)

Con l'obiettivo di proporre agli sportivi e ai velocisti una moto accattivante, capace di esaltare le doti della *V35* spingendole verso estremi più adrenalinici, viene presentata nel 1979 la *V35 Imola* che rimane in catalogo fino al 1989.

Con potenza aumentata a 36 CV a 8200 giri la nuova nata raggiunge una velocità di 160 km/h e mostra un assetto di guida decisamente corsaiolo: impossibile non notare gli scarichi rialzati, il serbatoio e il sellone di nuovo disegno e il cupolino mobile con lo sterzo.

Dotata di motore a due valvole per cilindro e cupolino alla testa di forcella, la *V35 Imola* viene apprezzata particolarmente per la maneggevolezza, la precisione dell'inserimento in curva, la potenza dell'impianto frenante e la stabilità in rettilineo.

A questo modello segue nel 1983 anche una seconda versione - la *V35 Imola II* - a cui vengono apportati ulteriori miglioramenti al motore, alla parte ciclistica e alla carrozzeria, avvicinando questo veicolo alle consorelle di maggiore cilindrata e consentendole di raggiungere i 170 km/h.

V50 Custom (1982-1986)

Moto Guzzi *V50* è il modello più equilibrato della "serie piccola" dei bicilindrici che la Moto Guzzi ha costruito tra la fine degli anni Settanta e la metà del decennio successivo, capostipite della famiglia, perché la prima ad essere progettata e da cui poi deriveranno le versioni di minore e maggiore cilindrata.

Presenza diffusa sulle nostre strade, Moto Guzzi *V50* – prodotta dal 1977 al 1986 – si guadagna la fama di motocicletta robusta ed economica, facile da guidare da tenere a punto, versatile in città e nel turismo, anche a lungo raggio.

Sfruttando i punti di forza della *V35* - da cui deriva seguendo una filosofia di unificazione produttiva per una razionalizzazione ed economia di costruzione - si presenta con un'inedita verniciatura, accompagnata da una nuova grafica di serbatoio e fianchetti.

Dal suo debutto nel 1977 ampia la serie di modelli e varianti da lì in poi: la *V50 II* del 1979 con canne cilindri al Nikasil della tedesca Mahle, *V50 III* del 1981 con canne cilindri al Nigusil, *Custom* della fine del 1981, e il prototipo di *V50 TS* o *Tuttoterreno* dello stesso anno per un impiego entro-fuoristrada, a cui si affianca anche la *V50 Monza*, una versione sportiva presentata al Motorshow di bologna nel 1980.

V65 NTX (1986-1990)

La *V65 NTX* è il modello che, a partire dal 1986 sostituisce il precedente modello *V65 TT* e che, adottando la medesima carrozzeria della contemporanea *V35 NTX*, si ispira al mondo della Parigi-Dakar, in particolare per la presenza del grosso serbatoio dalla linea "africana", salita alla ribalta con le grandi corse nel deserto.

Rispetto al modello precedente, presenta un telaio maggiormente rialzato da terra, scarichi due in uno e una nuova carrozzeria, più adatta sia ai viaggi che alle gare.

Tra le principali caratteristiche tecniche ed estetiche si possono annoverare: velocità 170 km/h, peso di 170 kg, colorazione della carrozzeria in bianco e blu con strisce rosse, gruppo motopropulsore verniciato di nero dotato di paracolpi inferiore, e ruote a raggi con cerchi in alluminio anodizzato color oro.

Nel 1993 esce di produzione, sostituita dalla versione aggiornata *650 NTX*.

Daytona 1000 Dr. John (1992)

Ricordando le competizioni motociclistiche sulle ampie spiagge sabbiose della Florida (Daytona Beach) e della California, prende progressivamente vita il progetto Moto Guzzi Daytona, sui campi da gare degli Stati Uniti - dove le grosse bicilindriche Guzzi godevano di meritata considerazione nelle gare americane come la Battle of Twins di Daytona.

Proprio per partecipare a queste manifestazioni John Wittner, un ex dentista di Filadelfia votatosi anima e corpo alle gare motociclistiche e conosciuto nell'ambiente degli appassionati come "Dr. John", realizzò nel 1987 una special con motore Guzzi opportunamente elaborato e una parte ciclistica di sua progettazione con un telaio monotrave in acciaio e ambia carenatura in fibra di vetro.

Dopo gli ottimi risultati subito ottenuti, Moto Guzzi decise di produrre una moto di serie che replicasse le caratteristiche di quella da gara.

Il prototipo della Daytona 1000, presentato nel 1990, ebbe così un nuovo motore studiato per conciliare le esigenze dell'impiego in competizione con quelle di un uso stradale, sia pure di alto livello.

Tante le modifiche apportate tra cui molte derivate dal "modello Dr. John" che funzionò da volano per futuri sviluppi, sia della Daytona che di altri modelli Moto Guzzi.

Il modello del 1992 qui esposto rende omaggio a questa produttiva fase di avanguardia ingegneristica.

Quota 1000 Gara (1999)

La Moto Guzzi *Quota* – prodotta dal 1992 al 2001 - è una grossa enduro dotata da un ottimo telaio e motore (nella famosa configurazione bicilindrica a V) di 1100 cm³ di cilindrata.

Dotata di un'agilità insospettabile, questa moto si differenzia da altri modelli Guzzi del periodo equipaggiati dallo stesso tipo di motore, per un'erogazione della potenza leggermente addolcita per semplificare l'utilizzo in fuoristrada.

La versione *Quota* del 1998 si distingue per aumento della cilindrata a 1100 cm³, sella più bassa, frontale con faro unificato di nuovo disegno, freni Brembo e steli forcella di diametro maggiore.

La carenatura abbastanza estesa, inoltre, risulta protettiva anche a velocità elevate, favorendo il suo utilizzo sia stradale che autostradale.

VÉHICULES HISTORIQUES

MUSÉE MOTO GUZZI

Ces informations sont extraites du dossier de presse Piaggio édité à l'occasion des 100 ans de Moto Guzzi.

LA NAISSANCE DE LA MARQUE À L'AIGLE

Le 15 mars 1921, dans l'étude du notaire Paolo Cassanello, Corso Aurelio Saffi, la "*Società Anonima Moto Guzzi*" est créée à Gênes, avec pour objet "*la fabrication et la vente de motos et toute autre activité relative ou liée à l'industrie mécanique*".

Les associés de la société étaient Emanuele Vittorio Parodi, un célèbre armateur génois, son fils Giorgio et son ami *Carlo Guzzi*, son ancien camarade de la Royal Air Force ainsi que son ami *Giovanni Ravelli*, un aviateur comme *Parodi* lui-même, qui mourut le 11 août 1919 lors d'un vol d'essai.

L'aigle à ailes déployées du logo Moto Guzzi a été choisi à sa mémoire. Dans l'espace du musée consacré à la marque de l'Aigle, vous pourrez admirer quelques modèles qui vous feront revivre un esprit du passé.

Une histoire que vous pourrez découvrir à Mandello del Lario où se trouve le musée Moto Guzzi, qui abrite une collection plus complète de la production de la marque.

LA PRÉSERVATION D'UNE ÂME UNIQUE AU MONDE

En adoptant une philosophie fortement axée sur la valorisation de l'histoire des véhicules qui font de Moto Guzzi une marque très authentique et dotée d'une personnalité unique, plutôt que de "*restaurer les véhicules*", nous avons choisi de "*préserver l'âme unique*" de la marque de l'Aigle qui plonge ses racines dans son riche patrimoine pour nous projeter sur cette scène qu'est le Musée Moto Guzzi de Mandello del Lario tout en étant plus contemporains.

En effet, en respectant la nature de leur conception originale, les trésors de la Maison Guzzi ont été confiés aux soins précieux d'un restaurateur qualifié qui a redonné vie aux véhicules Moto Guzzi tout en gardant leur originalité intacte.

L'authenticité des trésors du Musée a été restituée au son d'un moteur nettoyé et remis en marche, ou d'un ponçage vif et d'un dégraissage doux suivi d'un chromage habile et uniforme capable de restituer l'authentique splendeur des origines.

Le maquillage de star réalisé selon les normes les plus strictes ne se voit pas au premier coup d'œil, mais il rend l'apparence générale à la fois véridique et attrayante.

Derrière ce résultat se cache une recherche minutieuse des peintures les plus appropriées ainsi qu'un choix savant des détails les plus adéquats ou des finitions originales pour donner aux véhicules historiques Moto Guzzi leur meilleure image.

Normale 500 (1921-1924)

La Moto Guzzi *Normale* est la première moto construite en série par Moto Guzzi et possède les principales caractéristiques que l'on retrouvera sur de nombreux modèles Guzzi ultérieurs.

Évolution directe du prototype *G.P. 500* construit en 1919, la production a commencé en 1921 lorsque les 17 premières unités ont été assemblées à l'usine de Mandello del Lario.

Les débuts en compétition ont lieu à la Milano-Napoli en 1921 avec deux motos Guzzi conduites par les pilotes Mario Cavedini et Aldo Finzi qui s'attaquent avec audace à l'exigeante course d'endurance de 877 km.

Le mois suivant, Gino Finzi est le premier à franchir la ligne d'arrivée, offrant à Moto Guzzi sa toute première victoire et consacrant définitivement la fiabilité et le potentiel de la *Normale* lors de l'éprouvante Targa Florio.

Produit en 2065 exemplaires vendus au prix de 8.500 liras, cette moto emblématique capable d'atteindre 85 km/h est restée en production jusqu'en 1924.

C 2V 500 (1923-1927)

La C 2V ("*Corsa 2 Valvole*"), idéale sur les parcours mixtes, est la première moto conçue en 1923 par Carlo Guzzi pour la course.

Elle se distingue par plusieurs innovations techniques par rapport au modèle précédent (la *Normale*), comme le nouveau cadre qui améliore la stabilité en ligne droite.

Elle fait ses débuts lors d'un concours de consommation dans lequel le pilote Valentino Gatti s'impose à une moyenne de 51,545 km/h.

Mais le premier grand succès est obtenu au Giro Motociclistico d'Italia, une course à étapes de 2.300 km avec des épreuves de vitesse, suivi de la victoire collective au Circuito del Lario, Gatti remportant le classement général devant la Garelli d'Achille Varzi.

La C 2V reste disponible pour les clients privés, avec des modifications mineures, jusqu'à la fin de 1926 à 9200 liras, pour réapparaître brièvement modifiée en 1928. Elle est définitivement remplacée en 1930 par la 2 VT.

Norge GT 500 (1928-1930)

Équipée d'un moteur monocylindre 4 temps de 498,4 cm³ à carburateur et d'une boîte de vitesses à trois rapports, cette GT est le premier modèle à disposer d'un cadre élastique qui offre plus de confort au pilote sans compromettre la stabilité.

Surnommée *Norge*, elle fut la première Gran Turismo de Moto Guzzi et la protagoniste du raid vers le Cap Nord effectué en 1928 par Giuseppe Guzzi ("*Naco*", frère de Carlo Guzzi, fondateur de la Maison de l'Aigle).

Aussi appelée "la moto de l'entreprise", la *Norge* a permis à "Naco" d'atteindre le cercle polaire arctique après avoir parcouru plus de 6.000 kilomètres en 28 jours sur les routes de Scandinavie, en consommant 182 litres d'essence et trois pneus.

Cette aventure est tellement ancrée dans l'histoire du motocyclisme qu'elle est devenue l'un des objectifs majeurs du motocyclisme d'aujourd'hui. Pour commémorer l'exploit héroïque et emblématique de 1928, le même parcours a été effectué en 2006, mais cette fois sur la nouvelle *Norge 1200*.

2VT 500 (1931-1934)

La légendaire moto d'avant-guerre a fait ses débuts officiels au salon de l'automobile de Milan en 1931.

La 2 VT 500, héritière de la *Sport 14* - une moto à moteur 4 temps qui représentait déjà un véritable saut qualitatif en 1929 et qui fut un succès commercial discret - se distinguait non seulement par ses soupapes en tête mais aussi par sa "*ligne nouvelle et très agréable*", principalement due au nouveau réservoir défini par la presse spécialisée comme "*d'une élégance sévère*".

En peu de temps, elle a été appréciée comme une moto robuste et très fiable, adaptée à l'usage quotidien et au tourisme, se révélant être le véhicule idéal pour le travail, les voyages, le tandem et la traction d'un side-car.

Vendue en 1931, la 2VT 500 est infatigable, indestructible et très appréciée des collectionneurs. À tel point qu'elle est l'une des motos les plus fréquemment représentées lors des nombreux rallyes d'époque qui ont lieu au niveau national et international.

Le modèle spécial - avec sa double peinture amarante claire et foncée - a constitué un nouveau pas en avant dans l'évolution technique et stylistique des Moto Guzzi de l'époque et représente toujours beaucoup pour les passionnés, tant sur le plan technique qu'historique.

500 Bicilindrica (1933-1951)

La *Bicilindrica* est née en 1933 de l'une des nombreuses intuitions brillantes et non conventionnelles de Carlo Guzzi.

Elle fait ses débuts à Rome le 15 octobre de la même année avec le célèbre pilote Omobono Tenni et obtient sa première victoire le 10 décembre à Naples avec Moretti.

Mais il y a beaucoup d'autres victoires du légendaire Omobono Tenni, l'homme qui symbolise les victoires de Moto Guzzi : par exemple, le Grand Prix des Nations en 1934, 1935 et 1936 et le Grand Championnat d'Italie en 1934, 1935 et 1947.

Mais la 500 *Bicilindrica* est également victorieuse du point de vue du design. Les caractéristiques distinctives étaient le cadre ouvert rigide à double berceau, la fourche à parallélogramme de Brampton (alors considérée comme l'une des meilleures) et la suspension arrière à bras oscillant avec des compas à friction pour limiter la hauteur de la moto.

Au cours de sa très longue carrière, elle a subi de nombreuses modifications substantielles, surtout au niveau du châssis (grâce à Antonio Micucci), mais elle s'est également montrée compétitive dans les solutions techniques adoptées, comme le réservoir englobant la colonne de direction (en forme de "pain de beurre") qui, introduit en 1949, est rapidement devenu à la mode et a été imité par d'autres constructeurs.

A la fin de la saison 1951, après la victoire de Lorenzetti à Senigallia, la glorieuse *Bicilindrica* est mise à la retraite.

Airone 250 Turismo (1939-1957)

En 1939, l'*Airone* est apparue (elle est restée en production jusqu'en 1957), destinée à devenir en peu de temps la 250 italienne la plus populaire, appréciée et polyvalente qui, grâce à des mises à jour substantielles et continues au fil des ans, s'est révélée adaptée à de nombreux usages : travail, tourisme, sport et compétition.

Avec la modernisation débutant en 1947, le voyage triomphal de l'*Airone* a commencé, atteignant son apogée avec le modèle *Sport* de 1949.

Une version présentait - à titre d'exemple - une fourche originale et avant-gardiste, avec le schéma classique des fourches modernes "inversées", qui assure une plus grande rigidité et robustesse à la moto, et était équipée d'un moteur puissant et fougueux capable d'atteindre 120 km/h, permettant à Moto Guzzi d'accumuler les succès dans les courses de la catégorie 250, aussi bien en Italie qu'à l'étranger.

Gambalunga 500 (1946-1951)

Conçue par l'ingénieur Carcano, il s'agit de la première vraie nouvelle moto de course Moto Guzzi d'après-guerre conçue pour être utilisée sur des circuits mixtes.

La *Gambalunga* apparaît officiellement le 8 septembre 1946 sur le circuit de Superba à Gênes aux mains de Luigi Ruggeri, et participe à la compétition le 15 septembre suivant à Bergame, pilotée victorieusement par Balzarotti.

Modèle dérivé du *Dondolino*, il se distingue par une course longue - une solution choisie pour réduire la poussée sur les roulements - un carburateur de 35 mm et une fourche téléhydraulique totalement nouvelle conçue par Carcano lui-même.

Après le retour au moteur à course courte en 1948, la *Gambalunga* subit de nouvelles modifications du châssis - qui améliorent l'aérodynamisme et la tenue de route - et adopte un moteur puissant avec une vitesse de pointe de près de 190 km/h.

A la fin de 1951, quand l'aventure de ce modèle s'est terminée, quelques modèles de la *Gambalunga* ont fini dans les mains de coureurs "assistés" (italiens et étrangers) qui les ont encore utilisés pendant un certain temps, arrivant jusqu'à aujourd'hui dans les mains de collectionneurs jaloux.

Motoleggera “Guzzino” (1946-1954)

Le *Motoleggera*, affectueusement surnommée “*Guzzino*”, a été construite de 1946 à 1954 à la demande de Carlo Guzzi qui a encouragé le designer Antonio Micucci à créer un véhicule économique qui répondrait aux besoins de déplacement d’une population dévastée par la guerre.

En ayant à l’esprit la conception d’une moto légère avec un moteur de petite cylindrée de plus de 50 cm³ et des roues hautes, un modèle très simple a vu le jour, tant sur le plan mécanique que sur celui de la conduite, avec seulement quelques commandes à portée de main.

Le 65 de Mandello est immédiatement devenu un succès commercial, mais aussi sportif, gagnant le cœur de tous ceux qui se sont réunis à Mandello del Lario en 1949 pour le célébrer en réalisant plusieurs records mondiaux, particulièrement admirables parce qu’ils ont été atteints par des motos d’une seule marque, d’un seul type et d’une seule cylindrée : 14.257 personnes chevauchant 12.660 Guzzini provenant de toute l’Italie et du Globe.

Impossible, en effet, de ne pas être enchanté par le succès de la Guzzino, dont les victoires à Reggio Emilia en 1947, à la course Milan-Taranto en 1950 et 1951, et le titre de champion d’Italie de Gimkana en 1953.

Il suffit de dire qu’à l’occasion du [4^e World Rover Moot](#) à Skjåk en Norvège (Août 1949), une exposition spéciale a été créée pour l’expédition aventureuse entreprise par le légendaire Guzzino de Milan à Oslo !

Gambalunghino 250 (1949)

Le célèbre *Gambalunghino* est né en 1949 grâce à une intervention fortuite de Lorenzetti et Mastellari sur le modèle *Albatros*, né une décennie plus tôt pour participer aux compétitions réservées aux “gentleman riders”.

En effet, Enrico Lorenzetti, pilote et pilote d’essai de Guzzi, a accidentellement détruit l’*Albatros* et, afin de le réparer rapidement, a remplacé les pièces endommagées par celles du *Gambalunga* 500. Cet hybride s’est révélé être une fantastique moto de course, utilisée par des pilotes italiens et étrangers, dont Bruno Ruffo, Bruno Francisci, Gianni Leoni, mais aussi Fergus Anderson, Mike Barrington et Tommy Wood.

C’est grâce à Bruno Ruffo que la firme de Mandello a remporté son premier titre en catégorie 250 dès sa première année, en 1949.

Au fil des années, il a été amélioré et perfectionné, grâce également aux premières recherches aérodynamiques et - bien qu’il ait été initialement réservé aux pilotes officiels ou assistés - de nombreux particuliers ont pu obtenir les pièces nécessaires leur permettant de modifier leur *Albatros*, augmentant considérablement le nombre de modèles en circulation et la popularité de ce modèle à succès.

Galletto 175 (1952-1954)

Le *Galletto* a été l’un des modèles les plus populaires de Guzzi. Son prototype, présenté à Genève, contenait déjà toutes les solutions qui allaient la distinguer au fil du temps : moteur horizontal, distribution à culbuteurs, refroidissement par air, boîte de vitesses à 3 rapports à pédale (mais également à commande manuelle sur demande), fourche oscillante, châssis sophistiqué, roue arrière en porte-à-faux (un précurseur de ce qui arrivera 30 ans plus tard sur les motos sportives) et roues de 17 pouces suffisamment grandes pour assurer la stabilité et la tenue de route et suffisamment petites pour disposer d’une roue de secours.

Parmi les innovations et évolutions les plus importantes, citons la dynamo de 6 V au-dessus du carter - pour la version 192 cm³ - et l’augmentation progressive de la cylindrée, de 160 cm³ dans la première série à 175 cm³ dans la deuxième et 192 cm³ dans la troisième.

[[NDLR : les Galletto ont été disponibles de 1950 à 1966](#)]

4 Cilindri 500 (1953)

La conception de ce quatre cylindres en ligne à disposition longitudinale a débuté dès 1948 et devait rester un “*unicum*” dans l’histoire des motos d’après-guerre.

La disposition du moteur, le refroidissement par eau, le système de distribution monté à l’avant, la boîte de vitesses et l’embrayage ainsi que l’entraînement par arbre étaient tous des solutions nouvelles pour l’époque.

La première version comportait un système d’injection de carburant sophistiqué utilisant un petit compresseur Roots, qui a ensuite été remplacé par des carburateurs traditionnels.

Les premiers essais à Monza ont montré que la moto à 4 cylindres était plus rapide que le bicylindre de quelques secondes par tour, qu’elle était stable et rapide sur la ligne droite, mais difficile dans les virages, peut-être à cause de la nouveauté de la conduite : les pilotes n’étaient pas habitués aux réactions combinées du moteur et de l’arbre de transmission.

Le projet de moteur a eu une vie particulièrement agitée en course - seulement deux victoires sur le circuit d’Hockenheim en Allemagne - mais, en plus d’être particulièrement apprécié par la presse spécialisée pour “*son mariage heureux de la technologie de la moto et de l’automobile*”, cette expérience a été utile pour concevoir quelque chose de vraiment compétitif : celui d’un huit cylindres en V avec des dimensions similaires au quatre, et l’une des réalisations les plus avant-gardistes de Moto Guzzi.

Falcone Turismo 500 (1953-1967)

La *Falcone 500*, l’une des créations légendaires de Guzzi, dans sa première version en 1950, semblait immédiatement destinée à devenir une légende : rapide et surtout robuste comme toutes les Guzzis, la *Falcone* est devenue la préférée non seulement des amateurs de classique mais surtout des amateurs de tourisme rapide sur de longues distances, tout en devenant la protagoniste (avec des modifications appropriées) des courses de *granfondo* en vogue au début des années 1950.

Et c’est précisément pour souligner la vocation touristique de cette moto qu’en novembre 1953 est créé le *Falcone Turismo* qui, par rapport à l’*Astore* dont elle est dérivée, ajoute un réservoir d’essence peint en rouge et noir.

De l’*Astore* (1949-1953), cette moto conserve en effet des caractéristiques distinctives telles que le guidon, les repose-pieds, les protège-jambes et la position de conduite, les jantes en acier tandis que le moteur conserve ses performances grâce au maintien du carburateur, du taux de compression, de l’arbre à cames, de la distribution.

350 GP Monocilindrica (1953-1957)

La *350 GP* est une moto légendaire qui a valu à Moto Guzzi de nombreux succès sportifs depuis ses débuts vers 1953, lorsque l’entreprise de Mandello décide de concourir dans la catégorie 350 pour se faire connaître dans toute l’Europe.

Elle participe pour la première fois au Grand Prix d’Allemagne sur le circuit d’Hockenheim et est confiée au pilote Fergus Anderson qui s’impose à une vitesse moyenne de près de 164 km/h devant ses concurrents.

Après Hockenheim, à la fin de la saison, la *350 GP* est victorieuse au GP des Pays-Bas, en Belgique, en France, en Suisse, à Barcelone pour terminer à Monza avec trois motos aux trois premières places et en 1955, elle remporte le titre mondial avec Bill Lomas, avec 4 GP à son actif.

L’une des motos les plus efficaces et les plus rentables de Guzzi à cette époque, la *350 GP* a remporté le titre mondial sans interruption jusqu’en 1957, année où elle s’est retirée des courses de vitesse.

Les raisons du succès de cette moto sont nombreuses, à commencer par sa légèreté, sa stabilité et sa forme aérodynamique parfaite (étudiée en soufflerie), parallèlement à une consommation extrêmement faible pour une moto de grand prix (environ un litre tous les 20 km), symbolisant les convictions profondes de l’ingénieur Cesare Carcano quant aux avantages de la simplicité combinée à la réduction du poids.

500 GP 8 Cilindri (1955-1957)

Le modèle de 1957 exposé est le résultat du raffinement de la conception d'un premier modèle de 1954 par l'ingénieur Giulio Cesare Carcano.

Dans la deuxième version de 1957, en fait, la moto de course dont il rêvait est devenue réalité, devenant la moto de course Moto Guzzi la plus célèbre de tous les temps.

C'est ainsi que prend vie la version définitive du célèbre moteur 8 cylindres 4 temps en V à 90° d'une cylindrée de 498,5 cc, devenu une icône de l'histoire de la course automobile.

Ce nouveau moteur, plus puissant et plus moderne, en plus de permettre une vitesse maximale de 275 km/h, adopte des solutions techniques innovantes telles que le châssis monobras supérieur qui, en permettant de contenir les réservoirs d'huile et de liquide de refroidissement, libère un espace précieux autour de l'imposant moteur.

Stornello 125 Turismo (1960-1968)

Conçue pour une économie maximale de fabrication et restant au catalogue jusqu'en 1975, le *Stornello* s'est rapidement révélée être un produit gagnant, d'abord comme utilitaire dans la version primitive avec moteur à soupapes parallèles et boîte de vitesses à quatre rapports - connue ensuite sous le nom de *Turismo* - et ensuite comme une brillante moto légère au caractère moderne, jeune et non conventionnel.

Un rôle décisif dans sa popularité a été joué par les versions *Regolarità*, qui ont su s'imposer dans de nombreuses compétitions nationales et internationales importantes.

Le premier modèle de 1960, vendu 179.000 lire, est rejoint en 1961 par le *Stornello Sport* et en 1965 par le *Stornello America*, le *Stornello Regolarità* (dérivée de la course officielle) et sa version "édulcorée" *Scrambler*, toutes équipées de moteurs à soupapes inclinées. A la fin de l'année 1967, le *Scrambler America* et le *Stornello 160* apparaissent, toutes deux équipées de moteurs à soupapes inclinées, et à la fin de l'année 1969, les modèles 125 et 160cc sont équipés d'une boîte de vitesses à 5 rapports et d'une carrosserie redessinée qui représente un premier pas sur la voie d'une recherche stylistique libérée de la pure mécanique.

Dingo Turismo (1963-1966)

En avril 1963, le *Dingo* est officiellement présenté. Bien qu'il ait été conçu selon des critères clairement utilitaires, il adopte des principes de conception modernes et actuels capables de ravir de nombreux jeunes qui rêvaient de leur premier cyclomoteur.

Initialement préparée dans la version *Turismo* et vendue pour 79.900 lire, le *Dingo* a ensuite été présenté dans la version *Sport* avec un réservoir supérieur et une longue selle.

Entre 1966 et 1967, trois nouvelles versions sont introduites qui répondent parfaitement au goût des jeunes désireux de rouler avec un véhicule semblable à une vraie moto légère : les modèles *Super*, *Cross* et *GT* qui proposent une position de conduite résolument sportive grâce à des caractéristiques soigneusement étudiées.

Cette évolution a été suivie d'une série de mises à jour et d'aménagements qui ont porté le *Dingo* jusqu'en 1976, année où ce modèle a été retiré de la production.

Parmi les exemples, citons la mise à jour du moteur avec une nouvelle boîte de vitesses à 4 rapports actionnée par pédale (1967), l'augmentation des ailettes de la culasse et des cylindres, l'amélioration de la boîte de vitesses (1970) et le nouveau style de la selle et du réservoir (1970).

Trotter 50 Mark M (1966-1973)

Au printemps 1966 est présenté le *Trotter*, un cyclomoteur très bon marché (54.000 lire seulement) qui est immédiatement bien accueilli sur le marché, en particulier dans les pays étrangers - comme la Belgique, la Hollande et la Suisse - où les cyclomoteurs à cadre rigide et à pédales bénéficient d'avantages juridiques particuliers.

Ce petit cyclomoteur Guzzi, qui a connu un grand succès, était surtout apprécié pour la simplicité de son châssis, flanqué d'un petit moteur avec un embrayage automatique centrifuge de conception originale qui le rendait facile à conduire même pour les utilisateurs les moins expérimentés.

Dans les années suivantes, le *Trotter* original a été rejoint par d'autres versions avec diverses améliorations : en 1968 par le *Super* avec fourche télescopique ; puis par le *Special M* avec fourche avant à balancier ; par le *Special V* avec boîte de vitesses automatique à courroie et poulies extensibles ; par les *Mark M* et *Mark V* avec suspension arrière à bras oscillant, embrayage centrifuge et, sur demande, boîte de vitesses automatique à courroie.

V7 Record (1969)

Dans le cadre de l'étude du futur modèle *V7 Sport*, le département d'essai de Moto Guzzi - dirigé par Lino Tonti et Umberto Todero - crée en 1969 un prototype de moto sportive, destiné à démontrer des qualités exceptionnelles : la rare *V7 Record*.

Le prototype, équipé d'un carénage complet, est présenté à la presse à l'Autodromo Nazionale di Monza la même année. Une équipe de pilotes-essayeurs exceptionnels - Guido Mandracci, Angelo Tenconi, Silvano Bertarelli, Roberto Patrignani, Remo Venturi, Vittorio Brambilla et Alberto Pagani - a permis à la nouvelle moto de battre 19 records du monde de vitesse en deux séances d'essai.

En juin et octobre 1969, le prototype aérodynamique *V7 Special* - motorisé par le nouveau moteur de 757 cm³ - établit de nombreux records du monde dans les catégories 750 et 1000 cm³ sur le circuit à grande vitesse de Monza, notamment un 100 km parcouru à une vitesse moyenne de 218,426 km/h et un 1000 km parcouru à une vitesse moyenne de 205,932 km/h.

V7 Special (1969-1972)

La *V7 Special* de 1969, développée et perfectionnée par Lino Tonti, représente l'évolution du modèle précédent (la *V7* née en 1966-67) en termes de vitesse, de finitions et de détails : cylindrée de 757,6 cm³, puissance de 45 CV à 6000 tr/min, rapports de transmission modifiés pour une meilleure accélération, réservoir de carburant plus grand et instrumentation enrichie d'un compte-tours.

Cerise sur le gâteau, la Moto Guzzi *V7* reste l'un des modèles les plus durables et les plus réussis de la gamme Moto Guzzi, équipé de l'emblématique moteur bicylindre en V à 90° refroidi par air, conçu par l'ingénieur designer Giulio Cesare Carcano.

California 850 (1971-1974)

Aux USA, dans les années 1960, les frères Joe et Mike Berliner - parmi les plus grands importateurs de motos étrangères et grands amateurs de produits italiens - ont contribué à briser le monopole de Harley-Davidson auprès des motocyclistes yankees et, surtout, des forces de police de différents États.

Une partie du succès de la Moto Guzzi *V7* leur est d'ailleurs due : en 1968, l'entreprise de Mandello a équipé la police locale. Ils se sont ainsi fait connaître du grand public "civil" pour lequel quelques versions spéciales ont été préparées : l'*Ambassador*, l'*Eldorado* et la *California*.

Cette dernière allait devenir l'un des plus grands et des plus durables succès de Moto Guzzi, tant à l'étranger qu'en Italie. Les premiers exemplaires de la *California*, en 1971, ont subi plusieurs changements au fil des ans jusqu'à aujourd'hui où la Moto Guzzi *California* est toujours très populaire.

Le modèle de 1972 exposé au Musée Moto Guzzi est en fait un exemple brillant d'un succès motocycliste durable qui trouve ses racines dans la capacité de Moto Guzzi à créer une moto capable de fasciner par son esthétique et de se rendre attrayante grâce au cadre solide hérité de la *V7 Special*, à une excellente tenue de route et à un moteur robuste, puissant et fiable.

A un prix qui n'est pas excessif (1.056.000 lire au début de 1972) Moto Guzzi offre au marché une moto pour vivre une expérience différente de la moto, grâce à un design conçu pour une conduite extrêmement détendue.

V7 Sport (1972-1974)

La *V7 Sport* est considérée comme le chef-d'œuvre de Lino Tonti - l'ingénieur concepteur impliqué dans l'évolution de la *V7* - qui a introduit des innovations significatives telles qu'un nouveau cadre et un moteur avec un carter fortement nervuré pour assurer la rigidité nécessaire en fonction de l'augmentation de la puissance disponible.

Cette moto a fait ses débuts sur l'autodrome de Monza en juin 1971 lors des "500 kilomètres" - pilotée par Raimondo Riva - et a ensuite été alignée au départ de nombreuses courses d'endurance.

Le modèle restauré présent au Musée Moto Guzzi appartient à la deuxième série de 1972 et, par rapport au modèle précédent, présente des variations dans la distribution et l'allumage, toujours avec un distributeur à double rupteurs et une bobine par cylindre.

V 1000 I-Convert Polizia (1975-1984)

Lorsque la *V1000 I-Convert* (conçue par Lino Tonti) est arrivée sur le marché au milieu des années 70, la presse spécialisée et de nombreux motocyclistes ont été agréablement surpris par le niveau de performance atteint par Moto Guzzi.

C'était la première fois que l'entreprise de Mandello poussait la cylindrée aussi haut et la moto était équipée de ce qu'un amateur de Gran Turismo pouvait souhaiter de mieux : transmission automatique à deux vitesses, freinage intégral, accessoires de qualité supérieure et équipement complet pour les longs trajets.

Le *V 1000 I-Convert* (modèle avec convertisseur hydraulique) est choisi par la police californienne, pour laquelle un modèle spécial est préparé pour des missions de représentation, qui est également adapté de spécialement pour être utilisé par les forces de police de divers autres États, en Europe et sur d'autres continents.

850 Le Mans (1976-1978)

En 1972, la *Le Mans* prend la forme d'un prototype et entre en production en 1975. Elle reste au catalogue jusqu'en 1993 et entre dans le cœur des amateurs de Guzzi à travers ses différentes versions : *Le Mans II* (1978), *Le Mans III* (1981), *Le Mans 1000* (1984) et *Le Mans CI* (carénage complet) (1987).

[*NDLR : La Le Mans CI est en fait une Le Mans 1000 équipée d'un carénage entièrement fixé au cadre*]

C'est un modèle qui a marqué l'histoire de la moto italienne et dont on se souvient surtout pour son utilisation sur circuit, bien qu'il soit absolument amusant à conduire sur la route.

Présentée lors de la cérémonie du Prix Varrone - une récompense prestigieuse décernée à la "moto de l'année" par un jury de passionnés - la *Le Mans* est une moto ultra-rapide et ultra-sportive qui a déjà réussi à atteindre 210 km/h dès sa première année de production.

Pour le plus grand plaisir des amateurs de vitesse et des passionnés de piste, un kit compétition spécialement conçu permet même de porter la moto à 240 km/h.

Outre la puissance du moteur, futuriste pour l'époque, les caractéristiques de conception typiques de la course - comme les composants en alliage léger, un petit pare-brise, le réservoir, les panneaux latéraux et la selle de forme angulaire - avec des détails stylistiques et techniques très sportifs comme les échappements surélevés peints en noir et le système de freinage "intégral" à 3 disques, sont remarquables.

V35 Imola (1979-1984)

Dans le but d'offrir aux sportifs et aux amateurs de vitesse, une moto captivante, capable d'améliorer les qualités de la *V35* et de les pousser à plus d'adrénaline, la *V35 Imola* est présentée en 1979 et reste au catalogue jusqu'en 1989.

Avec une puissance portée à 36 CV à 8200 tr/min, la nouveau-née atteint une vitesse de 160 km/h et présente une configuration résolument racing : impossible de ne pas remarquer les échappements surélevés, le réservoir et la selle de conception nouvelle et le carénage solidaire de la direction.

Équipée d'un moteur à deux soupapes par cylindre et d'un carénage à fourche, la *V35 Imola* était particulièrement appréciée pour sa maniabilité, sa précision en virage, son système de freinage puissant et sa stabilité en ligne droite.

Ce modèle a été suivi en 1983 par une deuxième version - la *V35 Imola II* - à laquelle de nouvelles améliorations ont été apportées au moteur, au châssis et à la carrosserie, rapprochant ce véhicule de ses sœurs de plus grosse cylindrée et lui permettant d'atteindre 170 km/h.

V50 Custom (1982-1986)

La Moto Guzzi *V50* est le modèle le plus équilibré des "petits blocs" V-Twins que Moto Guzzi a construites entre la fin des années 70 et le milieu de la décennie suivante. C'est l'ancêtre de la famille, car elle a été la première à être conçue et de laquelle dériveront ensuite les versions plus petites et plus grandes.

[*NDLR : En prétendant que la V35 est antérieure à la V50, le service de presse indique que le prototype 1972 de petit bloc était un 350cm³.*]

Très présente sur nos routes, la Moto Guzzi *V50* - produite de 1977 à 1986 - a acquis la réputation d'être une moto robuste et économique, facile à conduire et à entretenir, polyvalente en ville et pour le tourisme, même longue distance.

Exploitant les points forts du *V35* - dont il dérive suivant une philosophie d'unification de la production pour la rationalisation et l'économie de la construction - il a été présenté avec une nouvelle peinture, accompagnée de nouveaux graphiques pour le réservoir et les panneaux latéraux.

Depuis ses débuts en 1977, la série de modèles et de variantes est très étendue : *V50 II* de 1979 avec des chemises de cylindres en Nikasil de l'entreprise allemande Mahle, *V50 III* de 1981 avec des chemises de cylindres en Nigusil, *Custom* de fin 1981, et le prototype *V50 TS* ou *Tuttoterreno* de la même année pour une utilisation tout-terrain, auquel s'ajoute la *V50 Monza*, une version sportive présentée au salon de Bologne en 1980.

V65 NTX (1986-1990)

Le *V65 NTX* est le modèle qui remplace la précédente *V65 TT* en 1986 et, adoptant la même carrosserie que la contemporaine *V35 NTX*, elle s'inspire du monde du Paris-Dakar, en particulier de la présence du grand réservoir avec sa ligne "africaine", qui s'était imposée avec les grandes courses du désert.

Par rapport au modèle précédent, il présente une hauteur de cadre plus élevée, des échappements deux en un et une nouvelle carrosserie plus adaptée au tourisme et à la course.

Les principales caractéristiques techniques et esthétiques sont les suivantes : une vitesse de 170 km/h, un poids de 170 kg, une carrosserie colorée en blanc et bleu avec des bandes rouges, un groupe motopropulseur peint en noir avec un protège-carter inférieur, et des roues à rayons avec des jantes en aluminium anodisé or.

En 1993, elle a été retirée de la production, remplacée par la version actualisée *650 NTX*.

Daytona 1000 Dr. John (1992)

Rappelant les compétitions de motos sur les grandes plages de sable de la Floride (Daytona Beach) et de la Californie, le projet Moto Guzzi *Daytona* a progressivement pris vie sur les circuits de course des États-Unis - où les gros bicylindres Guzzi jouissaient d'une considération méritée dans les courses américaines telles que la Battle of Twins à Daytona.

C'est pour participer à ces événements que *John Wittner*, un ancien dentiste de Philadelphie, dévoué corps et âme à la course de moto et connu parmi les passionnés sous le nom de "*Dr. John*", a créé une spéciale en 1987 avec un moteur Guzzi spécialement développé et une partie cycle de sa propre conception avec un cadre monopoutre en acier et un carénage en fibre de verre.

Après les excellents résultats obtenus immédiatement, Moto Guzzi a décidé de produire une moto de série qui reproduit les caractéristiques de la moto de course.

Le prototype *Daytona 1000*, présenté en 1990, disposait ainsi d'un nouveau moteur conçu pour concilier les besoins d'une utilisation en compétition avec ceux d'une utilisation routière de haut niveau.

De nombreuses modifications ont été apportées, dont beaucoup étaient dérivées du "modèle Dr. John" qui a servi de point de départ aux développements futurs de la *Daytona* et d'autres modèles Moto Guzzi.

Le modèle 1992 exposé au musée rend hommage à cette phase productive de l'ingénierie d'avant-garde.

[*NDLR : il est bon de compléter : John Wittner et Umberto Todero ont travaillé ensemble à l'élaboration de la Daytona de série*]

Quota 1000 Gara (1999)

La Moto Guzzi *Quota* - produite de 1992 à 2001 - est une grande enduro dotée d'un excellent châssis et d'un moteur (dans la célèbre configuration bicylindre en V) de 1100 cm³ de cylindrée.

Dotée d'une agilité insoupçonnée, cette moto se distingue des autres modèles Guzzi de l'époque équipés du même type de moteur, pour un couple légèrement adouci afin de simplifier l'utilisation en tout-terrain.

La version *Quota* de 1998 se distingue par une augmentation de la cylindrée à 1100 cm³, une selle plus basse, une partie avant avec un phare double optique unique de conception nouvelle, des freins Brembo et une fourche de plus grand diamètre.

Le carénage assez large était également protecteur à haute vitesse, ce qui le rendait adapté à une utilisation sur route et sur autoroute.

HISTORIC VEHICLES MOTO GUZZI MUSEUM

This informations are taken from the Piaggio press kit published on the occasion of the 100 years of Moto Guzzi.

THE BIRTH OF THE BRAND WITH THE EAGLE

On March 15, 1921, the “*Società Anonima Moto Guzzi*” was founded in Genoa in the office of the notary Paolo Cassanello, in Corso Aurelio Saffi, with the purpose of “*manufacturing and selling motorcycles and any other activity related to the mechanical industry*”.

The partners of the company were Emanuele Vittorio Parodi, a famous Genoese shipowner, his son Giorgio and his friend *Carlo Guzzi*, his former comrade in the Royal Air Force, as well as his friend *Giovanni Ravelli*, an aviator like *Parodi* himself, who died on August 11, 1919 during a test flight.

The eagle with spread wings of the Moto Guzzi logo was chosen in his memory. In the area of the museum dedicated to the Eagle brand, you can admire some models that will make you relive a spirit of the past.

A history that you can discover in Mandello del Lario where the Moto Guzzi Museum is located, which houses a more complete collection of the brand's production.

THE PRESERVATION OF A UNIQUE SOUL

Adopting a philosophy strongly focused on enhancing the history of the vehicles that make Moto Guzzi a very authentic brand with a unique personality, rather than “*restoring the vehicles*”, we have chosen to “*preserve the unique soul*” of the Eagle brand, which has its roots in its rich heritage to project us on the stage that is the Moto Guzzi Museum of Mandello del Lario while being more contemporary.

In fact, respecting the nature of their original design, the treasures of the House of Guzzi have been entrusted to the precious care of a qualified restorer who has brought the Moto Guzzi vehicles back to life while keeping their originality intact.

The authenticity of the Museum's treasures has been restored with the sound of a cleaned and restarted engine, or a sharp sanding and a soft degreasing followed by a skilful and uniform chroming capable of restoring the authentic splendour of the origins.

Star makeup done to the highest standards is not obvious at first glance, but it makes the overall appearance both truthful and attractive.

Behind this result lies a meticulous search for the most appropriate paintwork and a careful choice of the most suitable details or original finishes to give Moto Guzzi historic vehicles their best image.

Normale 500 (1921-1924)

The Moto Guzzi *Normale* is the first motorcycle built in series by Moto Guzzi and has the main features that will be found on many later Guzzi models.

A direct evolution of the *G.P. 500* prototype built in 1919, production began in 1921 when the first 17 units were assembled at the Mandello del Lario factory.

The competition debut took place at the Milano-Napoli race in 1921 with two Guzzi motorcycles driven by drivers Mario Cavedini and Aldo Finzi who boldly tackled the demanding 877 km endurance race.

The following month, Gino Finzi was the first to cross the finish line, giving Moto Guzzi its first ever victory and definitively establishing the reliability and potential of the *Normale* in the demanding Targa Florio.

Produced in 2065 units sold at a price of 8.500 lire, this emblematic motorcycle capable of reaching 85 km/h remained in production until 1924.

C 2V 500 (1923-1927)

The C 2V (“*Corsa 2 Valvole*”), ideal for mixed courses, was the first motorcycle designed in 1923 by Carlo Guzzi for racing.

It was distinguished by several technical innovations compared to the previous model (the *Normale*), such as the new frame that improved stability in a straight line.

It made its debut in a consumption contest in which the pilot Valentino Gatti won with an average speed of 51,545 km/h.

But the first big success was at the Giro Motociclistico d’Italia, a 2300 km stage race with speed events, followed by the collective victory at the Circuito del Lario, with Gatti winning the overall classification ahead of Achille Varzi’s Garelli.

The C 2V remained available for private customers, with minor modifications, until the end of 1926 at 9.200 lire, only to reappear briefly modified in 1928. It was finally replaced in 1930 by the 2 VT.

Norge GT 500 (1928-1930)

Equipped with a 498,4 cc, single-cylinder, 4-stroke carbureted engine and a three-speed gearbox, this GT was the first model to feature an elastic frame that provided more comfort for the rider without compromising stability.

Nicknamed *Norge*, it was Moto Guzzi’s first Gran Turismo and the protagonist of the 1928 raid to the North Cape by Giuseppe Guzzi (“Naco”, brother of Carlo Guzzi, founder of the Eagle House).

Also called “the company motorcycle”, the *Norge* allowed “Naco” to reach the Arctic Circle after having covered more than 6.000 kilometers in 28 days on the roads of Scandinavia, using 182 liters of gasoline and three tires.

This adventure is so embedded in the history of motorcycling that it has become one of the major goals of motorcycling today. To commemorate the heroic and iconic 1928 feat, the same route was completed in 2006, but this time on the new *Norge 1200*.

2VT 500 (1931-1934)

The legendary pre-war motorcycle made its official debut at the Milan Motor Show in 1931.

The 2 VT 500, heir to the *Sport 14* - a 4-stroke motorcycle that already represented a real qualitative leap in 1929 and was a discreet commercial success - was distinguished not only by its overhead valves but also by its “*new and very pleasant line*”, mainly due to the new tank defined by the specialized press as “*of severe elegance*”.

In a short time it was appreciated as a robust and very reliable motorcycle, suitable for daily use and for touring, proving to be the ideal vehicle for work, travel, tandem and sidecar pulling.

Sold in 1931, the 2VT 500 is indefatigable, indestructible and very popular with collectors. So much so that it is one of the most frequently represented motorcycles at the many national and international vintage rallies.

The special model - with its double light and dark amaranth paintwork - represented a new step forward in the technical and stylistic evolution of the Moto Guzzi of the time and still means a lot to enthusiasts, both technically and historically.

500 Bicilindrica (1933-1951)

The *Bicilindrica* was born in 1933 from one of Carlo Guzzi’s many brilliant and unconventional ideas.

It made its debut in Rome on October 15 of the same year with the famous rider Omobono Tenni and obtained its first victory on December 10 in Naples with Moretti.

But there are many other victories of the legendary Omobono Tenni, the man who symbolizes the victories of Moto Guzzi: for example, the Grand Prix of Nations in 1934, 1935 and 1936 and the Italian Grand Championship in 1934, 1935 and 1947.

But the *500 Bicilindrica* was also victorious from a design point of view. Distinguishing features were the rigid open double-cradle frame, the Brampton parallelogram fork (then considered one of the best) and the swingarm rear suspension with friction struts to limit the height of the bike.

During its very long career it underwent many substantial modifications, especially to the chassis (thanks to Antonio Micucci), but it also proved to be competitive in the technical solutions adopted, such as the tank including the steering column (in the shape of a “loaf of butter”) which, introduced in 1949, quickly became fashionable and was imitated by other manufacturers.

At the end of the 1951 season, after Lorenzetti's victory in Senigallia, the glorious *Bicilindrica* was retired.

Airone 250 Turismo (1939)

In 1939 the *Airone* appeared (it remained in production until 1957), destined to become in a short time the most popular, appreciated and versatile Italian 250 which, thanks to substantial and continuous updates over the years, proved suitable for many uses : work, tourism, sport and competition.

With the modernization beginning in 1947, the triumphant journey of the *Airone* began, reaching its peak with the 1949 *Sport* model.

One version featured - as an example - an original and avant-garde fork, with the classic scheme of modern “inverted” forks, which ensured greater rigidity and sturdiness to the bike, and was equipped with a powerful and spirited engine capable of reaching 120 km/h, allowing Moto Guzzi to accumulate successes in 250 class races, both in Italy and abroad.

Gambalunga 500 (1946)

Designed by the engineer Carcano, it is the first real new post-war Moto Guzzi racing bike designed to be used on mixed circuits.

The *Gambalunga* made its official appearance on September 8, 1946 at the Superba circuit in Genoa, in the hands of Luigi Ruggeri, and competed on September 15 in Bergamo, ridden victoriously by Balzarotti.

Derived from the *Dondolino*, it was characterized by a long stroke - a solution chosen to reduce the thrust on the bearings - a 35 mm carburetor and a completely new telehydraulic fork designed by Carcano himself.

After the return to the short-stroke engine in 1948, the *Gambalunga* underwent further chassis modifications - which improved aerodynamics and handling - and adopted a powerful engine with a top speed of almost 190 km/h.

At the end of 1951, when the adventure of this model ended, some models of the *Gambalunga* ended up in the hands of “assisted” racers (Italian and foreign) who still used them for some time, arriving until today in the hands of jealous collectors.

Motoleggera “Guzzino” (1947)

The *Motoleggera*, affectionately known as the “Guzzino”, was built from 1946 to 1954 at the request of Carlo Guzzi, who encouraged designer Antonio Micucci to create an economical vehicle that would meet the travel needs of a population devastated by war.

With the design of a light motorcycle in mind, with a small engine of over 50cc and high wheels, a very simple model was created, both mechanically and in terms of driving, with only a few controls at hand.

The Mandello 65 immediately became a commercial success, but also a sporting one, winning the hearts of all those who gathered in Mandello del Lario in 1949 to celebrate it by achieving several world

records, particularly admirable because they were achieved by motorcycles of a single brand, type and displacement : 14.257 people riding 12.660 Guzzini from all over Italy and the Globe.

It is impossible not to be enchanted by the success of the Guzzino, including the victories in Reggio Emilia in 1947, in the Milan-Taranto race in 1950 and 1951, and the title of Italian champion of Gimkana in 1953.

Suffice it to say that on the occasion of the [4th World Rover Moot](#) in Skjåk, Norway (August 1949), a special exhibition was created for the adventurous expedition undertaken by the legendary Guzzino from Milan to Oslo!

Gambalunghino 250 (1949)

The famous *Gambalunghino* was born in 1949 thanks to a fortuitous intervention by Lorenzetti and Mastellari on the *Albatros* model, born a decade earlier to compete in competitions reserved for “gentleman riders”.

In fact, Enrico Lorenzetti, a Guzzi pilot and test rider, accidentally destroyed the *Albatros* and, in order to repair it quickly, replaced the damaged parts with those of the *Gambalunga* 500. This hybrid turned out to be a fantastic racing bike, used by Italian and foreign pilots, including Bruno Ruffo, Bruno Francisci, Gianni Leoni, but also Fergus Anderson, Mike Barrington and Tommy Wood.

It was thanks to Bruno Ruffo that the Mandello firm won its first title in the 250 class in its first year, in 1949.

Over the years it was improved and perfected, also thanks to the first aerodynamic research and - although initially reserved for official or assisted pilots - many private individuals were able to obtain the necessary parts to modify their *Albatros*, considerably increasing the number of models in circulation and the popularity of this successful model.

Galletto (1952-1953)

The *Galletto* was one of Guzzi's most popular models. Its prototype, presented in Geneva, already contained all the solutions that would distinguish it over time: horizontal engine, rocker arm timing, air cooling, 3-speed pedal-operated gearbox (but also manually operated on request), oscillating fork, sophisticated chassis, cantilevered rear wheel (a forerunner of what would come 30 years later on sports bikes) and 17-inch wheels big enough to ensure stability and handling and small enough to have a spare wheel.

Among the most important innovations and evolutions, let's mention the 6 V dynamo above the crankcase - for the 192 cm³ version - and the progressive increase of the displacement, from 160 cm³ in the first series to 175 cm³ in the second and 192 cm³ in the third.

[*Editor's note: the Galletto were available from 1950 to 1966*].

4 Cilindri 500 (1953)

The design of this longitudinally arranged inline four cylinder started as early as 1948 and was to remain a “*unicum*” in post-war motorcycle history.

The engine layout, water cooling, front-mounted timing system, gearbox and clutch, and shaft drive were all new solutions for the time.

The first version featured a sophisticated fuel injection system using a small Roots compressor, which was later replaced by traditional carburetors.

The first tests at Monza showed that the 4-cylinder motorcycle was faster than the twin-cylinder by a few seconds per lap, that it was stable and fast on the straight line, but difficult in the corners, perhaps because of the novelty of riding: the riders were not used to the combined reactions of the engine and the drive shaft.

The engine project had a particularly turbulent life in racing - only two victories at the Hockenheim circuit in Germany - but, in addition to being particularly appreciated by the specialized press for its “*happy marriage of motorcycle and car technology*”, this experience was useful in designing something really competitive : that of a V-8 with dimensions similar to the four, and one of Moto Guzzi’s most avant-garde achievements.

Falcone Turismo 500 (1953-1967)

The *Falcone 500*, one of Guzzi’s legendary creations, in its first version in 1950, seemed immediately destined to become a legend : fast and, above all, robust like all Guzzis, the *Falcone* became a favorite not only of classic enthusiasts but above all of long-distance fast tourers, while becoming the protagonist (with appropriate modifications) of the granfondo races that were in vogue in the early 1950s.

And it is precisely to underline the tourist vocation of this motorcycle that in November 1953 the *Falcone Turismo* is created, which, compared to the *Astore* from which it is derived, adds a fuel tank painted in red and black.

From the *Astore* (1949-1953), this motorcycle keeps distinctive features such as handlebars, footrests, leg guards and riding position, steel rims, while the engine keeps its performance thanks to the maintenance of the carburetor, the compression ratio, the camshaft and the timing.

350 GP Monocilindrica (1955)

The *350 GP* is a legendary motorcycle that has brought Moto Guzzi many sporting successes since its beginnings around 1953, when the company from Mandello decided to compete in the 350 class to make a name for itself throughout Europe.

It participated for the first time in the German Grand Prix at the Hockenheim circuit and was entrusted to the pilot Fergus Anderson, who won at an average speed of almost 164 km/h ahead of his competitors.

After Hockenheim, at the end of the season, the *350 GP* won the Dutch GP, Belgium, France, Switzerland, Barcelona and Monza with three bikes in the first three places. In 1955, the *350 GP* won the world title with Bill Lomas, with 4 GPs to his credit.

One of Guzzi’s most successful and profitable motorcycles at the time, the *350 GP* won the world title continuously until 1957, when it retired from speed racing.

The reasons for the success of this bike are numerous, starting with its lightness, stability and perfect aerodynamic shape (studied in the wind tunnel), together with an extremely low fuel consumption for a grand prix bike (about one liter every 20 km), symbolizing the deep conviction of the engineer Cesare Carcano about the advantages of simplicity combined with weight reduction.

8 Cylinder GP 500 (1955-1957)

The 1957 model shown here is the result of the refinement of the design of a first model of 1954 by the engineer Giulio Cesare Carcano.

In the second version of 1957, in fact, the racing bike he dreamed of became reality, becoming the most famous Moto Guzzi racing bike of all time.

This is how the final version of the famous 8-cylinders, 4-stroke, 90° V engine with a displacement of 498.5 cc, which has become an icon in the history of motor racing, came to life.

This new engine, more powerful and modern, in addition to allowing a maximum speed of 275 km/h, adopts innovative technical solutions such as the upper single-arm chassis which, by allowing the oil and coolant tanks to be contained, frees up precious space around the imposing engine.

Stornello 125 Turismo (1960-1968)

Designed for maximum manufacturing economy and remaining in the catalog until 1975, the *Stornello* quickly proved to be a winning product, first as a utility bike in the early version with parallel valve engine and four-speed gearbox - later known as the *Turismo* - and then as a brilliant light motorcycle with a modern, young and unconventional character.

A decisive role in its popularity was played by the *Regolarità* versions, which won many important national and international competitions.

The first model of 1960, sold for 179.000 lire, was joined in 1961 by the *Stornello Sport* and in 1965 by the *Stornello America*, the *Stornello Regolarità* (derived from the official race) and its “watered down” version *Scrambler*, all equipped with tilted valve engines. At the end of 1967, the *Scrambler America* and the *Stornello 160* appeared, both with inclined valve engines, and at the end of 1969, the 125 and 160cc models were equipped with a 5-speed gearbox and a redesigned bodywork that represented a first step towards stylistic research freed from pure mechanics.

Dingo Turismo (1963-1966)

In April 1963, the *Dingo* was officially introduced. Although it was designed according to clearly utilitarian criteria, it adopted modern and up-to-date design principles capable of delighting many young people who dreamed of their first moped.

Initially prepared in the *Turismo* version and sold for 79.900 lire, the *Dingo* was later presented in the *Sport* version with a larger tank and a long seat.

Between 1966 and 1967, three new versions were introduced that perfectly met the taste of young people who wanted to ride a vehicle similar to a real light motorcycle : the *Super*, *Cross* and *GT* models that offered a decidedly sporty riding position thanks to carefully studied features.

This evolution was followed by a series of updates and upgrades that carried the *Dingo* through to 1976, when it was taken out of production.

Examples include an updated engine with a new 4-speed pedal-operated gearbox (1967), increased cylinder head and cylinder fins, improved gearbox (1970), and a new seat and tank style (1970).

Trotter 50 Mark M (1966-1973)

In the spring of 1966 the *Trotter* was introduced, a very cheap moped (only 54.000 lire) which was immediately well received on the market, especially in foreign countries - such as Belgium, Holland and Switzerland - where rigid frame and pedal mopeds enjoy particular legal advantages.

This small and successful Guzzi moped was especially appreciated for its simple chassis, flanked by a small engine with an automatic centrifugal clutch of original design that made it easy to ride even for less experienced users.

In the following years, the original *Trotter* was joined by other versions with various improvements: in 1968 by the *Super* with telescopic fork; then by the *Special M* with swingarm front fork ; by the *Special V* with automatic belt gearbox and extendable pulleys ; by the *Mark M* and *Mark V* with swingarm rear suspension, centrifugal clutch and, on request, automatic belt gearbox.

V7 Record (1969)

In 1969, as part of the study of the future *V7 Sport* model, Moto Guzzi's test department - headed by Lino Tonti and Umberto Todero - created a sports motorcycle prototype, intended to demonstrate exceptional qualities : the rare *V7 Record*.

The prototype, equipped with a full fairing, was presented to the press at the Autodromo Nazionale di Monza the same year. A team of outstanding test riders - Guido Mandracci, Angelo Tenconi, Silvano Bertarelli, Roberto Patrignani, Remo Venturi, Vittorio Brambilla and Alberto Pagani - helped the new bike break 19 world speed records in two test sessions.

In June and October 1969, the aerodynamic *V7 Special* prototype - powered by the new 757 cc engine - set numerous world records in the 750 and 1000 cc categories at the Monza high-speed circuit, including a 100 km run at an average speed of 218,426 km/h and a 1000 km run at an average speed of 205,932 km/h.

V7 Special (1969-1972)

The 1969 *V7 Special*, developed and perfected by Lino Tonti, represents the evolution of the previous model (the *V7* born in 1966-67) in terms of speed, finishes and details : displacement of 757,6 cc, power of 45 HP at 6.000 rpm, modified transmission ratios for better acceleration, larger fuel tank and instrumentation enriched with a rev counter.

The icing on the cake is that the Moto Guzzi *V7* remains one of the most durable and successful models in the Moto Guzzi range, equipped with the iconic air-cooled 90° V-twin engine designed by the ingenious designer Giulio Cesare Carcano.

California 850 (1971-1974)

In the USA, in the 1960s, the brothers Joe and Mike Berliner - among the biggest importers of foreign motorcycles and great fans of Italian products - helped to break Harley-Davidson's monopoly among Yankee motorcyclists and, above all, the police forces of various states.

Part of the success of the Moto Guzzi *V7* is due to them : in 1968, the company from Mandello equipped the local police. This made them known to the general "civilian" public, for whom some special versions were prepared: the *Ambassador*, the *Eldorado* and the *California*.

The latter was to become one of Moto Guzzi's greatest and most lasting successes, both abroad and in Italy. The first examples of the *California*, in 1971, have undergone several changes over the years until today, when the Moto Guzzi *California* is still very popular.

The 1972 model on display at the Moto Guzzi Museum is in fact a shining example of a lasting motorcycling success that has its roots in Moto Guzzi's ability to create a motorcycle capable of fascinating aesthetics and appeal thanks to the solid frame inherited from the *V7 Special*, excellent handling and a robust, powerful and reliable engine.

At a price that is not excessive (1.056.000 lire at the beginning of 1972) Moto Guzzi offers the market a motorcycle to live a different experience of motorcycling, thanks to a design conceived for an extremely relaxed riding.

V7 Sport (1972-1974)

The *V7 Sport* is considered the masterpiece of Lino Tonti - the design engineer involved in the evolution of the *V7* - who introduced significant innovations such as a new frame and an engine with a highly ribbed crankcase to ensure the necessary rigidity in line with the increase in available power.

The bike made its debut at the Monza autodrome in June 1971 during the "500 kilometers" - ridden by Raimondo Riva - and was subsequently entered in numerous endurance races.

The restored model shown at the Moto Guzzi Museum belongs to the second series of 1972 and, compared to the previous model, presents variations in the timing and ignition, still with a double breaker distributor and one coil per cylinder.

V 1000 I-Convert Police (1975-1984)

When the *V1000 I-Convert* (designed by Lino Tonti) came on the market in the mid-1970s, the trade press and many motorcyclists were pleasantly surprised by the level of performance achieved by Moto Guzzi.

It was the first time that the Mandello-based company pushed the displacement so high and the bike was equipped with the best that a Gran Turismo enthusiast could wish for : two-speed automatic transmission, integral braking, high quality accessories and complete equipment for long journeys.

The *V 1000 I-Convert* (model with hydraulic converter) is chosen by the California police, for whom a special model is prepared for representation missions, which is also specially adapted for use by police forces in various other states, in Europe and on other continents.

850 Le Mans (1976-1978)

In 1972, the *Le Mans* became a prototype and went into production in 1975. It remained in the catalog until 1993 and entered the hearts of Guzzi enthusiasts through its different versions : *Le Mans II* (1978), *Le Mans III* (1981), *Le Mans 1000* (1984) and *Le Mans CI* (full fairing) (1987).

[Editor's note : The Le Mans CI is in fact a Le Mans 1000 equipped with a fairing entirely fixed to the frame.]

It is a model that marked the history of Italian motorcycling and is best remembered for its use on the track, although it is absolutely fun to ride on the road.

Presented at the Varrone Award ceremony - a prestigious award given to the “bike of the year” by a jury of enthusiasts - the *Le Mans* is an ultra-fast and ultra-sporty bike that has already managed to reach 210 km/h in its first year of production.

To the delight of speed lovers and track enthusiasts, a specially designed competition kit even allows the bike to reach 240 km/h.

In addition to the futuristic engine power for the time, the typical racing design features - such as the light alloy components, a small windscreen, the tank, the side panels and the angular seat - with very sporty styling and technical details such as the black-painted raised exhausts and the “integral” 3-disc braking system, are remarkable.

V35 Imola (1979-1984)

With the aim of offering sportsmen and speed lovers a captivating motorcycle, capable of improving the qualities of the *V35* and pushing them to more adrenaline, the *V35 Imola* was presented in 1979 and remained in the catalog until 1989.

With a power output increased to 36 HP at 8200 rpm, the newborn bike reached a speed of 160 km/h and presented a resolutely racing configuration: it was impossible not to notice the raised exhausts, the newly designed tank and seat and the fairing attached to the steering.

Equipped with a two-valve-per-cylinder engine and a fork fairing, the *V35 Imola* was particularly appreciated for its handling, cornering precision, powerful braking system and straight-line stability.

This model was followed in 1983 by a second version - the *V35 Imola II* - which made further improvements to the engine, chassis and bodywork, bringing it closer to its larger-displacement siblings and allowing it to reach speeds of up to 170 km/h.

V50 Custom (1982-1986)

The Moto Guzzi *V50* is the most balanced model of the “small blocks” V-Twins that Moto Guzzi built between the end of the 70s and the middle of the following decade. It is the ancestor of the family, as it was the first one to be designed and from which the smaller and larger versions would later derive.

[Editor's note: Claiming that the V35 predates the V50, the press office indicates that the 1972 small-block prototype was a 350cc].

A major presence on our roads, the Moto Guzzi *V50* - produced from 1977 to 1986 - earned a reputation as a rugged, economical motorcycle that was easy to ride and maintain, versatile in the city and for touring, even long-distance.

Exploiting the strengths of the *V35* - from which it was derived following a philosophy of production unification for rationalization and economy of construction - it was presented with a new paint job, accompanied by new graphics for the tank and side panels.

Since its debut in 1977, the series of models and variants is very extensive : *V50 II* of 1979 with cylinder liners in Nikasil from the German company Mahle, *V50 III* of 1981 with cylinder liners in Nigusil, Custom of the end of 1981, and the prototype *V50 TS* or *Tuttoterreno* of the same year for off-road use, to which we can add the *V50 Monza*, a sporty version presented at the Bologna Motor Show in 1980.

V65 NTX (1986-1990)

The *V65 NTX* is the model that replaces the previous *V65 TT* in 1986 and, adopting the same bodywork as the contemporary *V35 NTX*, it is inspired by the world of the Paris-Dakar, in particular the presence of the large tank with its “African” line, which had become established with the great desert races.

Compared to the previous model, it has a higher frame height, two-in-one exhausts and a new bodywork more suitable for tourism and racing.

The main technical and aesthetic features are : a speed of 170 km/h, a weight of 170 kg, a body colored in white and blue with red stripes, a black-painted drivetrain with a lower crankcase guard, and spoked wheels with gold anodized aluminum rims.

In 1993 it was taken out of production, replaced by the updated *650 NTX* version.

Daytona 1000 Dr. John (1992)

Reminiscent of motorcycle competitions on the great sandy beaches of Florida (Daytona Beach) and California, the Moto Guzzi Daytona project gradually came to life on the racetracks of the United States - where the big Guzzi twins enjoyed deserved consideration in American races such as the Battle of Twins at Daytona.

It was to participate in these events that *John Wittner*, a former dentist from Philadelphia, dedicated to motorcycle racing and known among enthusiasts as “*Dr. John*”, created a special bike in 1987 with a specially developed Guzzi engine and a cycle part of his own design with a single beam steel frame and a fiberglass fairing.

After the excellent results obtained immediately, Moto Guzzi decided to produce a production bike that reproduced the characteristics of the racing bike.

The *Daytona 1000* prototype, presented in 1990, had a new engine designed to reconcile the needs of competition use with those of high-level road use.

Numerous modifications were made, many of which were derived from the “*Dr. John* model” that served as the starting point for future developments of the *Daytona* and other Moto Guzzi models.

The 1992 model on display at the museum pays tribute to this productive phase of pioneering engineering.

[Editor's note: John Wittner and Umberto Todero worked together on the development of the production Daytona.]

Quota 1000 Gara (1998)

The Moto Guzzi *Quota* - produced from 1992 to 2001 - is a great enduro bike with an excellent chassis and an engine (in the famous V-twin configuration) of 1100 cm³ displacement.

With its unsuspected agility, this bike differs from other Guzzi models of the time with the same type of engine, for a slightly softened torque to simplify the use in off-road.

The *Quota* version of 1998 is distinguished by an increase in displacement to 1100 cm³, a lower seat, a front end with a newly designed single double headlight, Brembo brakes and a larger diameter fork.

The wide fairing was also protective at high speeds, making it suitable for road and highway use.

HISTORISCHE FAHRZEUGE MOTO GUZZI MUSEUM

Diese Informationen stammen aus der Piaggio-Pressemappe, die anlässlich des 100-jährigen Jubiläums von Moto Guzzi herausgegeben wurde.

DIE GEBURT DER MARKE MIT DEM ADLER

Am 15. März 1921 wurde in der Kanzlei des Notars Paolo Cassanello im Corso Aurelio Saffi in Genua die *“Società Anonima Moto Guzzi”* gegründet, deren Zweck *“die Herstellung und der Verkauf von Motorrädern und jede andere Tätigkeit, die sich auf die mechanische Industrie bezieht oder mit ihr verbunden ist”*, war.

Die Gesellschafter des Unternehmens waren Emanuele Vittorio Parodi, ein berühmter Reeder aus Genua, sein Sohn Giorgio und sein Freund *Carlo Guzzi*, sein ehemaliger Kamerad bei der Royal Air Force sowie sein Freund *Giovanni Ravelli*, ein Flieger wie *Parodi* selbst, der am 11. August 1919 bei einem Testflug starb.

Der Adler mit ausgebreiteten Flügeln im Moto Guzzi Logo wurde zu seinem Gedenken ausgewählt. In dem Bereich des Museums, der der Marke mit dem Adler gewidmet ist, können Sie einige Modelle bewundern, die den Geist der Vergangenheit wieder aufleben lassen.

Eine Geschichte, die Sie auch in Mandello del Lario entdecken können, wo sich das Moto Guzzi Museum befindet, das eine vollständigere Sammlung der Produktion der Marke beherbergt.

BEWAHRUNG EINER WELTWEIT EINZIGARTIGEN SEELE

Mit einer Philosophie, die stark auf die Aufwertung der Geschichte der Fahrzeuge ausgerichtet ist, die Moto Guzzi zu einer sehr authentischen Marke mit einer einzigartigen Persönlichkeit machen, statt *“die Fahrzeuge zu restaurieren”*, haben wir uns dafür entschieden, *“die einzigartige Seele”* der Marke mit dem Adler zu bewahren, die ihre Wurzeln in ihrem reichen Erbe hat, um uns auf diese Bühne zu projizieren, die das Moto Guzzi Museum in Mandello del Lario ist, und gleichzeitig zeitgemäßer zu sein.

Denn unter Wahrung der Natur ihres ursprünglichen Designs wurden die Schätze des Hauses Guzzi der wertvollen Pflege eines qualifizierten Restaurators anvertraut, der den Moto Guzzi Fahrzeugen neues Leben einhauchte und dabei ihre Originalität intakt hielt.

Die Authentizität der Museumsschätze wurde durch den Klang eines gereinigten und wieder in Gang gesetzten Motors oder eines scharfen Schleifens und sanften Entfettens, gefolgt von einer geschickten und gleichmäßigen Verchromung, die den authentischen Glanz der Ursprünge wiederherstellen konnte, wiederhergestellt.

Ein nach höchsten Standards hergestelltes Star-Make-up ist nicht auf den ersten Blick erkennbar, macht das Gesamterscheinungsbild aber wahrheitsgetreu und attraktiv zugleich.

Hinter diesem Ergebnis steht eine sorgfältige Suche nach den am besten geeigneten Lackierungen sowie eine geschickte Auswahl der passendsten Details oder originalen Oberflächen, um den historischen Fahrzeugen von Moto Guzzi ihr bestes Image zu verleihen.

Normale 500 (1921-1924)

Die Moto Guzzi *Normale* war das erste in Serie gebaute Motorrad von Moto Guzzi und wies die wichtigsten Merkmale auf, die sich in vielen späteren Guzzi- Modellen wiederfinden sollten.

Als direkte Weiterentwicklung des 1919 gebauten Prototyps *G.P. 500* begann die Produktion 1921, als die ersten 17 Einheiten in der Fabrik in Mandello del Lario zusammengebaut wurden.

Das Renndebüt fand 1921 bei der Milano-Napoli-Rallye statt. Zwei Guzzi-Motorräder, gefahren von den Fahrern Mario Cavedini und Aldo Finzi, wagten sich an das anspruchsvolle 877 km lange Ausdauerrennen heran.

Im darauffolgenden Monat überquerte Gino Finzi als Erster die Ziellinie und bescherte Moto Guzzi den ersten Sieg überhaupt. Damit wurde die Zuverlässigkeit und das Potenzial der *Normale* bei der anstrengenden Targa Florio endgültig unter Beweis gestellt.

Dieses ikonische Motorrad, das 85 km/h erreichen konnte, wurde bis 1924 produziert und 2065 Mal zum Preis von 8.500 Lire verkauft.

C 2V 500 (1923-1927)

Die C 2V (*“Corsa 2 Valvole”*), ideal für gemischte Strecken, war 1923 das erste Motorrad, das von Carlo Guzzi für den Rennsport entwickelt wurde.

Sie zeichnete sich im Vergleich zum Vorgängermodell (der *Normale*) durch mehrere technische Neuerungen aus, wie z. B. einen neuen Rahmen, der die Stabilität beim Geradeauslauf verbesserte.

Ihr Debüt gab sie bei einem Spritverbrauchswettbewerb, bei dem der Fahrer Valentino Gatti mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 51,545 km/h gewann.

Der erste große Erfolg gelang jedoch beim Giro Motociclistico d'Italia, einem 2.300 km langen Etappenrennen mit Geschwindigkeitsprüfungen, gefolgt vom gemeinsamen Sieg beim Circuito del Lario, bei dem Gatti die Gesamtwertung vor Achille Varzis Garelli gewann.

Der C 2V blieb mit geringfügigen Änderungen für Privatkunden bis Ende 1926 für 9200 Lire erhältlich, um 1928 kurzzeitig modifiziert wieder aufzutauchen. Er wurde 1930 endgültig durch den 2 VT ersetzt.

Norge GT 500 (1928-1930)

Ausgestattet mit einem 498,4 cm³ Einzylinder-Viertaktmotor mit Vergaser und einem Dreiganggetriebe war dieser GT das erste Modell mit einem elastischen Rahmen, der dem Fahrer mehr Komfort bot, ohne die Stabilität zu beeinträchtigen.

Sie wurde *Norge* genannt, war der erste Gran Turismo von Moto Guzzi und die Protagonistin des Nordkap-Raids, den Giuseppe Guzzi (*“Naco”*, Bruder von Carlo Guzzi, dem Gründer des Adlerhauses) 1928 unternahm.

Die auch als *“Firmenmotorrad”* bezeichnete *Norge* ermöglichte es *“Naco”*, den Polarkreis zu erreichen, nachdem er in 28 Tagen über 6.000 Kilometer auf den Straßen Skandinaviens zurückgelegt hatte, wobei er 182 Liter Benzin und drei Reifen verbrauchte.

Dieses Abenteuer ist so tief in der Geschichte des Motorradsports verwurzelt, dass es zu einem der wichtigsten Ziele des heutigen Motorradsports geworden ist. Um der heroischen und ikonischen Leistung von 1928 zu gedenken, wurde 2006 die gleiche Strecke zurückgelegt, diesmal jedoch auf der neuen *Norge 1200*.

2VT 500 (1931-1934)

Das legendäre Vorkriegsmotorrad feierte sein offizielles Debüt auf der Mailänder Automobilausstellung 1931.

Die 2 VT 500, Erbin der *Sport 14* - ein Motorrad mit Viertaktmotor, das bereits 1929 einen echten Qualitätssprung darstellte und ein stiller kommerzieller Erfolg war - zeichnete sich nicht nur durch ihre obenliegenden Ventile aus, sondern auch durch ihre *“neue und sehr gefällige Linie”*, die hauptsächlich auf den neuen Tank zurückzuführen war, der von der Fachpresse als *“von strenger Eleganz”* definiert wurde.

Innerhalb kürzester Zeit wurde sie als robustes und sehr zuverlässiges Motorrad geschätzt, das sich sowohl für den täglichen Gebrauch als auch für den Tourismus eignete und sich als ideales Arbeits- und Reisefahrzeug, als Tandem und zum Ziehen eines Beiwagens erwies.

Die 1931 verkaufte 2VT 500 ist unermüdlich, unzerstörbar und bei Sammlern sehr beliebt. So sehr, dass sie eines der am häufigsten vertretenen Motorräder bei den zahlreichen Oldtimer-Rallyes ist, die auf nationaler und internationaler Ebene stattfinden.

Das Sondermodell - mit seiner hellen und dunklen Amaranth-Doppellackierung - stellte einen weiteren Schritt in der technischen und stilistischen Entwicklung der damaligen Moto Guzzi dar und bedeutet den Liebhabern noch immer viel, sowohl in technischer als auch in historischer Hinsicht.

500 Bicilindrica (1933-1951)

Die *Bicilindrica* wurde 1933 aus einer der vielen brillanten und unkonventionellen Intuitionen von Carlo Guzzi geboren.

Sie debütierte am 15. Oktober desselben Jahres in Rom mit dem berühmten Fahrer Omobono Tenni und errang ihren ersten Sieg am 10. Dezember in Neapel mit Moretti.

Aber es gibt noch viele weitere Siege des legendären Omobono Tenni, des Mannes, der die Siege von Moto Guzzi symbolisiert: zum Beispiel den Großen Preis der Nationen in den Jahren 1934, 1935 und 1936 und die Große Italienische Meisterschaft in den Jahren 1934, 1935 und 1947.

Aber auch in Bezug auf das Design war die 500 *Bicilindrica* siegreich. Unterscheidungsmerkmale waren der steife offene Rahmen mit Doppelwiege, die Brampton-Parallelogrammgabel (die damals als eine der besten galt) und die hintere Schwingarmaufhängung mit Reibscheren, um die Höhe des Motorrads zu begrenzen.

Im Laufe ihrer sehr langen Karriere erfuhr sie viele wesentliche Änderungen, vor allem am Fahrwerk (dank Antonio Micucci), war aber auch bei den eingesetzten technischen Lösungen konkurrenzfähig, wie dem die Lenksäule umfassenden Tank (in Form eines "Butterbrots"), der 1949 eingeführt wurde und schnell in Mode kam und von anderen Herstellern nachgeahmt wurde.

Am Ende der Saison 1951, nach Lorenzettis Sieg in Senigallia, wurde die ruhmreiche *Bicilindrica* in den Ruhestand geschickt.

Airone 250 Turismo (1939-1957)

1939 erschien der *Airone* (er wurde bis 1957 produziert), der dazu bestimmt war, in kurzer Zeit zum beliebtesten, geschätzten und vielseitigsten italienischen 250er zu werden, der sich dank substanzieller und kontinuierlicher Aktualisierungen im Laufe der Jahre als für viele Zwecke geeignet erwies: Arbeit, Tourismus, Sport und Wettkampf.

Mit der Modernisierung, die 1947 begann, begann der Siegeszug der *Airone*, der mit dem Modell *Sport* von 1949 seinen Höhepunkt erreichte.

Eine Version wies - als Beispiel - eine originelle und avantgardistische Gabel mit dem klassischen Schema moderner "umgekehrter" Gabeln auf, die dem Motorrad eine größere Steifigkeit und Robustheit verlieh, und war mit einem kraftvollen und temperamentvollen Motor ausgestattet, der 120 km/h erreichen konnte und Moto Guzzi bei Rennen der 250er-Klasse sowohl in Italien als auch im Ausland zu Erfolgen verhalf.

Gambalunga 500 (1946-1951)

Sie wurde vom Ingenieur Carcano entworfen und war das erste wirklich neue Moto Guzzi Rennmotorrad der Nachkriegszeit, das für den Einsatz auf gemischten Rennstrecken konzipiert war.

Die *Gambalunga* wurde offiziell am 8. September 1946 auf der Superba-Rennstrecke in Genua von Luigi Ruggeri vorgestellt und nahm am 15. September 1946 in Bergamo am Wettbewerb teil, wobei Balzarotti siegreich am Steuer saß.

Das vom *Dondolino* abgeleitete Modell zeichnet sich durch einen langen Hub aus - eine Lösung, die gewählt wurde, um den Druck auf die Lager zu verringern -, einen 35-mm-Vergaser und eine völlig neue, von Carcano selbst entworfene telehydraulische Gabel.

Nach der Rückkehr zum Kurzhubmotor im Jahr 1948 wurde die *Gambalunga* weiteren Änderungen am Fahrgestell unterzogen - die die Aerodynamik und das Fahrverhalten verbesserten - und erhielt einen leistungsstarken Motor mit einer Höchstgeschwindigkeit von fast 190 km/h.

Ende 1951, als das Abenteuer dieses Modells endete, gelangten einige Modelle des *Gambalunga* in die Hände von "betreuten" Rennfahrern (Italienern und Ausländern), die sie noch eine Zeit lang benutzten und bis heute in die Hände neidischer Sammler gelangt sind.

Motoleggera "Guzzino" (1946-1954)

Die *Motoleggera*, liebevoll "*Guzzino*" genannt, wurde von 1946 bis 1954 auf Wunsch von Carlo Guzzi gebaut, der den Designer Antonio Micucci dazu ermutigte, ein kostengünstiges Fahrzeug zu entwerfen, das den Fortbewegungsbedürfnissen der vom Krieg verwüsteten Bevölkerung gerecht werden sollte.

Mit der Vorstellung eines leichten Motorrads mit einem kleinen Motor mit über 50 cm³ Hubraum und hohen Rädern im Hinterkopf entstand ein mechanisch und fahrerisch sehr einfaches Modell, bei dem nur wenige Bedienelemente in Reichweite waren.

Die 65 von Mandello wurde sofort zu einem kommerziellen, aber auch sportlichen Erfolg und gewann die Herzen all derer, die sich 1949 in Mandello del Lario versammelten, um ihn mit mehreren Weltrekorden zu feiern, die besonders bewundernswert waren, weil sie von Motorrädern einer einzigen Marke, eines einzigen Typs und eines einzigen Hubraums erreicht wurden: 14.257 Personen ritten 12.660 Guzzini aus ganz Italien und vom Globus aus.

Es ist in der Tat unmöglich, nicht vom Erfolg der Guzzino begeistert zu sein, darunter die Siege in Reggio Emilia 1947, beim Rennen Mailand-Taranto 1950 und 1951 und der Titel des italienischen Meisters von Gimkana im Jahr 1953.

[Vierte World Rover Moot](#) in Skjåk, Norwegen (August 1949), eine Sonderausstellung über die abenteuerliche Expedition des legendären Guzzino von Mailand nach Oslo eingerichtet wurde!

Gambalunghino 250 (1949)

Der berühmte *Gambalunghino* entstand 1949 dank eines zufälligen Eingriffs von Lorenzetti und Mastellari in das Modell *Albatros*, das ein Jahrzehnt zuvor geboren worden war, um an Wettbewerben teilzunehmen, die den "Gentleman Riders" vorbehalten waren.

Der Guzzi-Fahrer und Testfahrer Enrico Lorenzetti zerstörte nämlich versehentlich die *Albatros* und ersetzte, um sie schnell zu reparieren, die beschädigten Teile durch solche der *Gambalunga* 500. Dieser Hybrid erwies sich als fantastisches Rennmotorrad, das von italienischen und ausländischen Fahrern wie Bruno Ruffo, Bruno Francisci und Gianni Leoni, aber auch Fergus Anderson, Mike Barrington und Tommy Wood genutzt wurde.

Bruno Ruffo war es zu verdanken, dass die Firma aus Mandello gleich in ihrem ersten Jahr, 1949, ihren ersten Titel in der 250er-Klasse gewann.

Im Laufe der Jahre wurde das Modell immer weiter verbessert und perfektioniert, auch dank der ersten aerodynamischen Forschungen, und - obwohl es ursprünglich nur offiziellen oder unterstützten Fahrern vorbehalten war - konnten viele Privatpersonen die notwendigen Teile erwerben, mit denen sie ihre *Albatros* umbauen konnten, wodurch die Zahl der im Umlauf befindlichen Modelle und die Popularität dieses Erfolgsmodells erheblich anstieg.

Galletto 175 (1952-1954)

Der *Galletto* war eines der beliebtesten Modelle von Guzzi. Sein in Genoa vorgestellter Prototyp enthielt bereits alle Lösungen, die ihn im Laufe der Zeit auszeichnen sollten: liegender Motor, Kipphebelsteuerung, Luftkühlung, pedalbetätigtes 3-Gang-Getriebe (auf Wunsch aber auch manuell schaltbar), Schwinggabel, ausgeklügeltes Fahrwerk, freitragendes Hinterrad (ein Vorläufer dessen, was 30 Jahre später bei Sportmotorrädern zu sehen sein sollte) und 17-Zoll-Räder, die groß genug waren, um Stabilität und Straßenlage zu gewährleisten, und klein genug, um über ein Ersatzrad zu verfügen.

Zu den wichtigsten Neuerungen und Entwicklungen gehörten der 6-V-Dynamo über dem Kurbelgehäuse - bei der 192-cm³-Version - und die schrittweise Erhöhung des Hubraums von 160 cm³ in der ersten Serie auf 175 cm³ in der zweiten und 192 cm³ in der dritten Serie.

[\[Anm.: Die Galletto-Modelle waren von 1950 bis 1966 erhältlich\]](#).

4 Cilindri 500 (1953)

Die Entwicklung dieses Reihenvierzylinders mit Längsanordnung begann bereits 1948 und sollte ein „*Unicum*“ in der Geschichte der Nachkriegsmotorräder bleiben.

Die Anordnung des Motors, die Wasserkühlung, das vorne montierte Verteilersystem, das Getriebe und die Kupplung sowie der Wellenantrieb waren allesamt für die damalige Zeit neue Lösungen.

Die erste Version verfügte über ein ausgeklügeltes Kraftstoffeinspritzsystem, das einen kleinen Roots-Kompressor verwendete, der später durch herkömmliche Vergaser ersetzt wurde.

Die ersten Testfahrten in Monza zeigten, dass das Vierzylinder-Motorrad um einige Sekunden pro Runde schneller war als der Zweizylinder, dass es stabil und schnell auf der Geraden war, aber schwierig in den Kurven, was vielleicht an der neuen Fahrweise lag: Die Fahrer waren nicht an die kombinierten Reaktionen von Motor und Antriebswelle gewöhnt.

Das Motorprojekt hatte ein besonders unruhiges Leben im Rennsport - nur zwei Siege auf dem Hockenheimring in Deutschland -, aber abgesehen davon, dass es von der Fachpresse wegen seiner „*glücklichen Verbindung von Motorrad- und Automobiltechnologie*“ besonders geschätzt wurde, war diese Erfahrung nützlich, um etwas wirklich Konkurrenzfähiges zu entwerfen: das eines V-förmigen Achtzylinders mit ähnlichen Abmessungen wie der Vierer und eine der avantgardistischsten Errungenschaften von Moto Guzzi.

Falcone Turismo 500 (1953-1967)

Die *Falcone 500*, eine der legendären Kreationen von Guzzi, schien in ihrer ersten Version im Jahr 1950 sofort dazu bestimmt, eine Legende zu werden: Schnell und vor allem robust wie alle Guzzis, wurde die *Falcone* nicht nur zum Liebling der Klassikfans, sondern vor allem der Freunde des schnellen Tourismus über lange Strecken, während sie (mit entsprechenden Modifikationen) zur Protagonistin der in den frühen 1950er Jahren beliebten *Granfondo*-Rennen wurde.

Und genau um die touristische Berufung dieses Motorrads zu unterstreichen, wurde im November 1953 die *Falcone Turismo* entwickelt, die im Vergleich zur *Astore*, von der sie abstammte, einen rot-schwarz lackierten Benzintank hinzufügte.

Von der *Astore* (1949-1953) behält dieses Motorrad tatsächlich einige Unterscheidungsmerkmale wie den Lenker, die Fußrasten, die Beinschützer und die Sitzposition sowie die Stahlfelgen bei, während der Motor seine Leistung dank der Beibehaltung des Vergasers, des Verdichtungsverhältnisses, der Nockenwelle und der Ventilsteuerung beibehält.

350 GP Monocilindrica (1953-1957)

Die *350 GP* ist ein legendäres Motorrad, das Moto Guzzi seit seinen Anfängen um 1953, als das Unternehmen aus Mandello beschloss, in der 350er-Klasse anzutreten, um sich in ganz Europa einen Namen zu machen, zahlreiche sportliche Erfolge beschert hat.

Die Maschine nahm zum ersten Mal am Großen Preis von Deutschland auf dem Hockenheimring teil und wurde dem Fahrer Fergus Anderson anvertraut, der mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von fast 164 km/h vor seinen Konkurrenten gewann.

Nach Hockenheim, am Ende der Saison, siegte die *350 GP* beim GP der Niederlande, in Belgien, Frankreich, der Schweiz, Barcelona und schließlich in Monza mit drei Motorrädern auf den ersten drei Plätzen. 1955 gewann sie mit Bill Lomas den Weltmeistertitel mit vier GPs auf dem Konto.

Als eines der effizientesten und rentabelsten Motorräder von Guzzi zu dieser Zeit gewann die *350 GP* den Weltmeistertitel ohne Unterbrechung bis 1957, als sie sich aus dem Rennsport zurückzog.

Der Erfolg dieses Motorrads hatte viele Gründe, angefangen bei seinem geringen Gewicht, seiner Stabilität und seiner perfekten aerodynamischen Form (die im Windkanal untersucht wurde), parallel zu einem für ein Grand-Prix-Motorrad extrem niedrigen Verbrauch (etwa ein Liter pro 20 km), was die tiefe Überzeugung des Ingenieurs Cesare Carcano von den Vorteilen der Einfachheit in Kombination mit Gewichtsreduzierung symbolisiert.

500 GP 8 Cilindri (1955-1957)

Das ausgestellte Modell aus dem Jahr 1957 ist das Ergebnis der Verfeinerung des Designs eines ersten Modells aus dem Jahr 1954 durch den Ingenieur Giulio Cesare Carcano.

In der zweiten Version von 1957 wurde tatsächlich das Rennmotorrad, von dem er geträumt hatte, Wirklichkeit und wurde zum berühmtesten Moto Guzzi Rennmotorrad aller Zeiten.

So wurde die endgültige Version des berühmten 8-Zylinder-Viertakt-90°-V-Motors mit einem Hubraum von 498,5 ccm zum Leben erweckt, der zu einer Ikone der Renngeschichte geworden war.

Dieser neue, leistungsstärkere und modernere Motor ermöglicht nicht nur eine Höchstgeschwindigkeit von 275 km/h, sondern nutzt auch innovative technische Lösungen wie den oberen Einarmrahmen, der die Öl- und Kühlmittelbehälter aufnehmen kann und so wertvollen Platz um den imposanten Motor herum freigibt.

Stornello 125 Turismo (1960-1968)

Der *Stornello*, der auf maximale Wirtschaftlichkeit bei der Herstellung ausgelegt war und bis 1975 im Katalog blieb, erwies sich schnell als Gewinnerprodukt, zunächst als Nutzfahrzeug in der primitiven Version mit Parallelventilmotor und Vierganggetriebe - später als *Turismo* bekannt - und später als brillantes Leichtmotorrad mit einem modernen, jungen und unkonventionellen Charakter.

Eine entscheidende Rolle für seine Popularität spielten die *Regolarità*-Versionen, die sich in vielen wichtigen nationalen und internationalen Wettbewerben durchsetzen konnten.

Zum ersten Modell von 1960, das für 179.000 Lire verkauft wurde, gesellten sich 1961 der *Stornello Sport* und 1965 der *Stornello America*, der *Stornello Regolarità* (abgeleitet vom offiziellen Rennsport) und seine "verwässerte" Version *Scrambler*, die alle mit Motoren mit schräg gestellten Ventilen ausgestattet waren. Ende 1967 erschienen die *Scrambler America* und die *Stornello 160*, beide mit Schrägventilmotoren, und Ende 1969 wurden die 125- und 160-ccm-Modelle mit einem 5-Gang-Getriebe und einer neu gestalteten Karosserie ausgestattet, die einen ersten Schritt auf dem Weg zu einer von der reinen Mechanik befreiten Stilforschung darstellte.

Dingo Turismo (1963-1966)

Im April 1963 wurde der *Dingo* offiziell vorgestellt. Obwohl er eindeutig nach utilitaristischen Kriterien entworfen wurde, übernahm er moderne und zeitgemäße Designprinzipien, die viele junge Leute begeistern konnten, die von ihrem ersten Moped träumten.

Ursprünglich in der *Turismo*-Version vorbereitet und für 79.900 Lire verkauft, wurde der *Dingo* später in der *Sport*-Version mit einem höheren Tank und einer langen Sitzbank vorgestellt.

Zwischen 1966 und 1967 wurden drei neue Versionen eingeführt, die genau dem Geschmack junger Leute entsprachen, die mit einem Fahrzeug fahren wollten, das einem echten Leichtmotorrad ähnelte: die Modelle *Super*, *Cross* und *GT*, die dank sorgfältig ausgearbeiteter Merkmale eine ausgesprochen sportliche Sitzposition boten.

Dieser Entwicklung folgte eine Reihe von Aktualisierungen und Umbauten, die den *Dingo* bis 1976 trugen, als das Modell aus der Produktion genommen wurde.

Beispiele hierfür sind die Aktualisierung des Motors mit einem neuen pedalbetätigten Vierganggetriebe (1967), die Vergrößerung der Zylinderkopf- und Zylinderrippen, die Verbesserung des Getriebes (1970) und das neue Styling von Sitzbank und Tank (1970).

Trotter 50 Mark M (1966-1973)

Im Frühjahr 1966 wurde der *Trotter* vorgestellt, ein sehr preiswertes Moped (nur 54.000 Lire), das auf dem Markt sofort gut ankam, insbesondere in ausländischen Ländern - wie Belgien, Holland und der Schweiz -, in denen Mopeds mit starrem Rahmen und Pedalantrieb besondere rechtliche Vorteile genießen.

Dieses kleine, erfolgreiche Guzzi-Moped wurde vor allem wegen seines einfachen Rahmens geschätzt, der von einem kleinen Motor mit einer originell konstruierten automatischen Fliehkraftkupplung flankiert wurde, wodurch es auch für weniger erfahrene Benutzer leicht zu fahren war.

In den folgenden Jahren kamen zum ursprünglichen *Trotter* weitere Versionen mit verschiedenen Verbesserungen hinzu: 1968 der *Super* mit Teleskopgabel; dann der *Special M* mit Schwingenvordergabel; der *Special V* mit Riemenautomatikgetriebe und ausziehbaren Riemenscheiben; der *Mark M* und der *Mark V* mit Schwingenhinterradaufhängung, Fliehkraftkupplung und, auf Wunsch, Riemenautomatikgetriebe.

V7 Record (1969)

Im Rahmen der Studie des zukünftigen Modells *V7 Sport* entwarf die Testabteilung von Moto Guzzi - unter der Leitung von Lino Tonti und Umberto Todero - 1969 einen Prototyp eines Sportmotorrads, der außergewöhnliche Qualitäten demonstrieren sollte : die seltene *V7 Record*.

Der Prototyp, der mit einer Vollverkleidung ausgestattet war, wurde im selben Jahr auf dem Autodromo Nazionale di Monza der Presse vorgestellt. Ein Team von außergewöhnlichen Testfahrern - Guido Mandracci, Angelo Tenconi, Silvano Bertarelli, Roberto Patrignani, Remo Venturi, Vittorio Brambilla und Alberto Pagani - sorgte dafür, dass das neue Motorrad in zwei Testläufen 19 Geschwindigkeitsweltrekorde aufstellte.

Im Juni und Oktober 1969 stellte der aerodynamische Prototyp *V7 Special* - angetrieben von dem neuen 757-cm³-Motor - auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke von Monza zahlreiche Weltrekorde in den Klassen 750 und 1000 cm³ auf, darunter einen 100-km-Lauf mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 218,426 km/h und einen 1000-km-Lauf mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 205,932 km/h.

V7 Special (1969-1972)

Die *V7 Special* von 1969, die von Lino Tonti entwickelt und perfektioniert wurde, stellt die Weiterentwicklung des Vorgängermodells (der 1966-67 geborenen *V7*) in Bezug auf Geschwindigkeit, Verarbeitung und Details dar : 757,6 cm³ Hubraum, 45 PS Leistung bei 6000 U/min, veränderte Getriebeübersetzungen für eine bessere Beschleunigung, ein größerer Kraftstofftank und um einen Drehzahlmesser erweiterte Instrumente.

Als Sahnehäubchen bleibt die Moto Guzzi *V7* eines der langlebigsten und erfolgreichsten Modelle der Moto Guzzi-Reihe, ausgestattet mit dem ikonischen, luftgekühlten 90°-V-Twin-Motor, der von dem genialen Designer Giulio Cesare Carcano entworfen wurde.

California 850 (1971-1974)

In den 1960er Jahren trugen die Brüder Joe und Mike Berliner - die zu den größten Importeuren ausländischer Motorräder gehörten und große Fans italienischer Produkte waren - in den USA dazu bei, das Monopol von Harley-Davidson bei den Yankee-Motorradfahrern und vor allem bei den Polizeikräften verschiedener Bundesstaaten zu brechen.

Ein Teil des Erfolgs der Moto Guzzi *V7* ist übrigens ihnen zu verdanken: 1968 stattete das Unternehmen aus Mandello die örtliche Polizei aus. So wurden sie auch bei der "zivilen" Öffentlichkeit bekannt, für die einige Sonderversionen vorbereitet wurden: die *Ambassador*, die *Eldorado* und die *California*.

Letztere sollte zu einem der größten und langlebigsten Erfolge von Moto Guzzi werden, sowohl im Ausland als auch in Italien. Die ersten Exemplare der *California* im Jahr 1971 wurden im Laufe der Jahre mehrfach verändert, bis die Moto Guzzi *California* heute immer noch sehr beliebt ist.

Das im Moto Guzzi Museum ausgestellte Modell von 1972 ist in der Tat ein leuchtendes Beispiel für einen anhaltenden Motorradernfolg, der seine Wurzeln in der Fähigkeit von Moto Guzzi hat, ein Motorrad zu schaffen, das durch seine Ästhetik faszinieren und durch den von der *V7 Special* geerbten soliden Rahmen, die hervorragende Straßenlage und den robusten, leistungsstarken und zuverlässigen Motor attraktiv sein kann.

Zu einem nicht überhöhten Preis (1.056.000 Lire Anfang 1972) bot Moto Guzzi dem Markt ein Motorrad an, mit dem man das Motorradfahren auf eine andere Art und Weise erleben konnte, dank eines Designs, das für ein extrem entspanntes Fahren konzipiert war.

V7 Sport (1972-1974)

Die *V7 Sport* gilt als das Meisterwerk von Lino Tonti - dem an der Entwicklung der *V7* beteiligten Konstruktionsingenieur -, der bedeutende Innovationen wie einen neuen Rahmen und einen Motor mit einem stark verrippten Kurbelgehäuse einführte, um die notwendige Steifigkeit entsprechend der höheren verfügbaren Leistung zu gewährleisten.

Dieses Motorrad debütierte im Juni 1971 auf der Rennstrecke von Monza bei den "500 Kilometern" - gefahren von Raimondo Riva - und wurde danach bei vielen Langstreckenrennen an den Start gebracht.

Das restaurierte Modell im Moto Guzzi Museum gehört zur zweiten Serie von 1972 und weist im Vergleich zum Vorgängermodell Variationen bei der Verteilung und der Zündung auf, immer noch mit einem Verteiler mit zwei Unterbrechern und einer Spule pro Zylinder.

V 1000 I-Convert Polizia (1975-1984)

Als die *V1000 I-Convert* (entworfen von Lino Tonti) Mitte der 70er Jahre auf den Markt kam, waren die Fachpresse und viele Motorradfahrer angenehm überrascht von dem Leistungsniveau, das Moto Guzzi erreicht hatte.

Es war das erste Mal, dass das Unternehmen aus Mandello den Hubraum so weit nach oben schraubte, und das Motorrad war mit dem Besten ausgestattet, was sich ein Gran-Turismo-Fan wünschen konnte: automatisches Zweiganggetriebe, Integralbremsen, hochwertiges Zubehör und eine komplette Ausstattung für lange Fahrten.

Die *V 1000 I-Convert* (Modell mit hydraulischem Wandler) wurde von der kalifornischen Polizei ausgewählt, für die ein Sondermodell für repräsentative Einsätze vorbereitet wurde, das auch speziell für den Einsatz bei den Polizeikräften verschiedener anderer Staaten, in Europa und auf anderen Kontinenten angepasst wurde.

850 Le Mans (1976-1978)

1972 nahm die *Le Mans* die Form eines Prototyps an und ging 1975 in Produktion. Sie blieb bis 1993 im Katalog und schloss sich durch ihre verschiedenen Versionen in die Herzen der Guzzi-Fans ein : *Le Mans II* (1978), *Le Mans III* (1981), *Le Mans 1000* (1984) und *Le Mans CI* (Vollverkleidung) (1987).

[Anm. d. Ü.: Die *Le Mans CI* ist eigentlich eine *Le Mans 1000*, die mit einer vollständig am Rahmen befestigten Verkleidung ausgestattet ist].

Dieses Modell hat die Geschichte der italienischen Motorräder geprägt und ist vor allem wegen seines Einsatzes auf der Rennstrecke in Erinnerung geblieben, obwohl es auch auf der Straße absolut Spaß zu fahren ist.

Die *Le Mans* wurde bei der Verleihung des Varrone-Preises vorgestellt - einer renommierten Auszeichnung, die von einer Jury aus Enthusiasten für das "Motorrad des Jahres" vergeben wird - und ist ein ultraschnelles und ultrasportliches Motorrad, das bereits im ersten Jahr seiner Produktion eine Geschwindigkeit von 210 km/h erreichen konnte.

Zur Freude aller Geschwindigkeitsliebhaber und Rennstreckenfans kann das Motorrad mit einem speziell entwickelten Wettbewerbskit sogar auf 240 km/h beschleunigt werden.

Neben der für die damalige Zeit futuristischen Motorleistung fallen die renntypischen Konstruktionsmerkmale - wie Leichtmetallkomponenten, eine kleine Windschutzscheibe, der Tank, die Seitenverkleidungen und die eckig geformte Sitzbank - mit sehr sportlichen stilistischen und technischen Details wie dem hochgezogenen, schwarz lackierten Auspuff und dem "integralen" 3-Scheiben-Bremssystem auf.

V35 Imola (1979-1984)

Mit dem Ziel, Sportlern und Geschwindigkeitsliebhabern ein fesselndes Motorrad zu bieten, das die Qualitäten der *V35* verbessern und sie zu noch mehr Adrenalin anspornen sollte, wurde 1979 die *V35 Imola* vorgestellt, die bis 1989 im Programm blieb.

Mit einer auf 36 PS bei 8200 U/min gesteigerten Leistung erreichte die Neugeborene eine Geschwindigkeit von 160 km/h und wies eine ausgesprochene Racing-Konfiguration auf: Unübersehbar waren die hochgezogenen Auspuffrohre, der neu gestaltete Tank und die Sitzbank sowie die fest mit der Lenkung verbundene Verkleidung.

Ausgestattet mit einem Motor mit zwei Ventilen pro Zylinder und einer Gabelverkleidung wurde die *V35 Imola* besonders für ihre Wendigkeit, ihre Kurvenpräzision, ihr starkes Bremssystem und ihre Stabilität auf der Geraden geschätzt.

Diesem Modell folgte 1983 eine zweite Version - der *V35 Imola II* -, bei der weitere Verbesserungen an Motor, Fahrwerk und Karosserie vorgenommen wurden, die das Fahrzeug näher an seine hubraumstärkeren Geschwister heranbrachten und es auf 170 km/h beschleunigen ließen.

V50 Custom (1982-1986)

Die Moto Guzzi *V50* ist das ausgewogenste Modell der "kleinen Blöcke" V-Twins, die Moto Guzzi zwischen den späten 70er Jahren und der Mitte des folgenden Jahrzehnts gebaut hat. Sie ist der Stammvater der Familie, da sie als erstes Modell entworfen wurde, von dem sich später kleinere und größere Versionen ableiten sollten.

[Anm. d. Ü.: Mit der Behauptung, der V35 sei älter als der V50, weist die Pressestelle darauf hin, dass der Prototyp 1972 mit kleinem Block ein 350-cm³-Motor war].

Die auf unseren Straßen sehr präzente Moto Guzzi *V50* - die von 1977 bis 1986 produziert wurde - erwarb sich den Ruf eines robusten und preisgünstigen Motorrads, das leicht zu fahren und zu warten war und sich vielseitig in der Stadt und für Touren, auch über lange Strecken, einsetzen ließ.

Unter Ausnutzung der Stärken der *V35* - von der sie nach einer Philosophie der Vereinheitlichung der Produktion zur Rationalisierung und Wirtschaftlichkeit der Konstruktion abgeleitet wurde - wurde sie mit einer neuen Lackierung zusammen mit neuen Grafiken für den Tank und die Seitenverkleidungen vorgestellt.

Seit seinem Debüt 1977 ist die Reihe der Modelle und Varianten sehr umfangreich: *V50 II* von 1979 mit Zylinderlaufbuchsen aus Nikasil der deutschen Firma Mahle, *V50 III* von 1981 mit Zylinderlaufbuchsen aus Nigusil, *Custom* von Ende 1981 und der Prototyp *V50 TS* oder *Tuttoterreno* aus demselben Jahr für den Offroad-Einsatz, dazu kommt der *V50 Monza*, eine sportliche Version, die 1980 auf der Bologna Motor Show vorgestellt wurde.

V65 NTX (1986-1990)

Der *V65 NTX* ist das Modell, das 1986 den Vorgänger *V65 TT* ersetzte. Mit der gleichen Karosserie wie der zeitgenössische *V35 NTX* wurde er von der Welt der Paris-Dakar inspiriert, insbesondere von dem großen Tank mit seiner "afrikanischen" Linie, die sich mit den großen Wüstenrennen durchgesetzt hatte.

Im Vergleich zum Vorgängermodell weist es eine höhere Rahmenhöhe, Zwei-in-einem-Auspuff und eine neue Karosserie auf, die besser für Touren und Rennen geeignet ist.

Die wichtigsten technischen und ästhetischen Merkmale sind: eine Geschwindigkeit von 170 km/h, ein Gewicht von 170 kg, eine weiß-blau gefärbte Karosserie mit roten Streifen, ein schwarz lackierter Antriebsstrang mit unterem Motorschutz und Speichenräder mit gold eloxierten Aluminiumfelgen.

Im Jahr 1993 wurde er aus der Produktion genommen und durch die aktualisierte Version *650 NTX* ersetzt.

Daytona 1000 Dr. John (1992)

Das Moto Guzzi *Daytona* Projekt erinnerte an die Motorradwettbewerbe an den großen Sandstränden von Florida (Daytona Beach) und Kalifornien und wurde nach und nach auf den Rennstrecken der USA lebendig - wo die großen Guzzi-Zweizylinder bei amerikanischen Rennen wie dem Battle of Twins in Daytona verdienstermaßen Ansehen genossen.

Um an diesen Veranstaltungen teilzunehmen, schuf *John Wittner*, ein ehemaliger Zahnarzt aus Philadelphia, der sich mit Leib und Seele dem Motorradrennsport verschrieben hatte und unter den Fans als "*Dr. John*" bekannt war, 1987 eine Spezialmaschine mit einem speziell entwickelten Guzzi-Motor und einem selbst entworfenen Fahrwerk mit einem Einträger-Stahlrahmen und einer Verkleidung aus Glasfaserkunststoff.

Nach den hervorragenden Ergebnissen, die sofort erzielt wurden, beschloss Moto Guzzi, ein Serienmotorrad zu produzieren, das die Eigenschaften des Rennmotorrads nachahmt.

Der 1990 vorgestellte Prototyp *Daytona 1000* verfügte somit über einen neuen Motor, der so konzipiert war, dass er die Anforderungen des Rennsports mit denen eines anspruchsvollen Straßeneinsatzes in Einklang brachte.

Es wurden zahlreiche Änderungen vorgenommen, von denen viele vom "Dr.-John-Modell" abgeleitet waren, das als Ausgangspunkt für die weitere Entwicklung der *Daytona* und anderer Moto Guzzi-Modelle diente.

Das im Museum ausgestellte Modell 1992 ist eine Hommage an diese produktive Phase der avantgardistischen Ingenieurskunst.

[Anm. d. Ü.: Es lohnt sich zu ergänzen: John Wittner und Umberto Todero arbeiteten gemeinsam an der Entwicklung der Serien-Daytona].

Quota 1000 Gara (1999)

Die Moto Guzzi *Quota* - produziert von 1992 bis 2001 - ist eine große Enduro mit einem ausgezeichneten Fahrwerk und einem Motor (in der berühmten V-Zweizylinder-Konfiguration) mit 1100 cm³ Hubraum.

Dieses mit einer ungeahnten Agilität ausgestattete Motorrad unterscheidet sich von den anderen Guzzi-Modellen dieser Zeit, die mit demselben Motortyp ausgestattet waren, für ein leicht abgemildertes Drehmoment, um den Einsatz im Gelände zu vereinfachen.

Die *Quota*-Version von 1998 zeichnete sich durch eine Erhöhung des Hubraums auf 1100 cm³, eine niedrigere Sitzhöhe, eine Frontpartie mit einem neu entwickelten, einzigartigen Doppeloptik-Scheinwerfer, Brembo-Bremsen und eine Gabel mit größerem Durchmesser aus.

Die recht breite Verkleidung schützte auch bei hohen Geschwindigkeiten, wodurch sie sich sowohl für den Einsatz auf der Landstraße als auch auf der Autobahn eignete.