

# HISTOIRE

## MOTO GUZZI 1921-2017 : LA MARQUE DE L'AIGLE

Le **15 Mars 1921**, à Gênes, en l'étude de Maître Paolo Cassanello située Corso Aurelio la « **Società Anonima Moto Guzzi** » est constituée ayant pour objet social « La fabrication et la vente de motos et toute autre activité concernant l'industrie métallurgique et mécanique. » Les actionnaires de la société sont **Emanuele Vittorio Parodi**, célèbre armateur génois, son fils **George** et son ami **Carlo Guzzi**, ex-camarade dans l'Aviation Royale, avec **Giovanni Ravelli**, aviateur comme Parodi, décédé le 11 Août 1919 pendant un vol d'essai.

**L'aigle aux ailes déployées** a été introduit dans le logo Moto Guzzi en hommage à lui.

La première moto est la légendaire **Normale**, déployant une puissance de 8 ch. Suivent plusieurs modèles à succès tels que la **Guzzi G.T.** de 1928, surnommée « **Norge** » pour le raid au cercle polaire arctique, et l'**Airone 250** (1939), pendant plus de 15 ans, la « moyenne cylindrée » la plus répandue en Italie. Les victoires sportives ne se font pas attendre : la première arrive à l'occasion de la prestigieuse **Targa Florio en 1921** qui inaugure **une série impressionnante de succès** : en 1957, au moment où elle se retire des compétitions, Moto Guzzi compte à son palmarès **14 titres mondiaux de vitesse** et **11 Tourist Trophy**.

Après la guerre, de nouveaux modèles voient le jour tels que le **Guzzino 65** (« Cardellino ») qui reste pendant 10 ans la moto la plus vendue en Europe. Arrivent plus tard les légendaires **Galletto** (1950) et **Lodola 175** (1956). Premier constructeur au monde, Moto Guzzi réalise en 1950 à Mandello del Lario une **galerie du vent** résolument futuriste.

L'équipe de courses fait preuve de génie et compte parmi ses membres des techniciens tels qu'**Umberto Todero** et **Enrico Cantoni**, et un concepteur qui ne tardera pas à entrer dans la légende : **Giulio Cesare Carcano**, milanais, père de la Guzzi huit cylindres avec 285 km / h de vitesse de pointe.

A la fin des années 60, Moto Guzzi donne le jour au moteur **bi-cylindre en V de 90°**, un bloc moteur destiné à devenir le symbole de Moto Guzzi. Sur cette lancée naissent des modèles comme **la Guzzi V7**, **la V7 Special** et un autre mythe : **la Guzzi V7 Sport**. La glorieuse bi-cylindre est également déclinée en cylindrées plus petites avec la V35 et la V50. Grand Tourisme par excellence de la grosse cylindrée, voici la Moto Guzzi **California**, qui sera équipée de l'injection électronique et d'un système de freinage intégral à trois disques. Faite pour le marché américain, avec d'autres équipements **Ambassador** et **Eldorado**, elle embarquait le moteur caractéristique 850 c3. Le patrimoine sportif se concentre en revanche sur les modèles tels que **la Le Mans**, **la Daytona**, **la Centauro** et **la Sport 1100**. Un style inimitable qui fait son retour en force dans les années quatre-vingt dix, avec la nouvelle série California, Nevada et Sport V11.

Le **30 Décembre 2004** Moto Guzzi intègre le groupe **Piaggio** (dont **Roberto Colaninno** est Président-Directeur Général), **leader européen** des deux-roues motorisés et l'un des principaux constructeurs mondiaux du secteur.

Et c'est sous le signe de la relance qu'en Mars 2005, le modèle **Breva 1100** est présenté, un nouveau produit italien qui remportera un vif succès dans le segment de Roadster. En Septembre de la même année, le lancement de la **Griso 1100** fait couler beaucoup d'encre. Cette moto naît en effet sous le signe de choix techniques et stylistiques uniques. **Breva** et **Griso** sont déclinées, à partir d'Avril 2006, dans la version cylindrée ultra classique 850 c3.

En mai 2006, avec la **Norge 1200**, Guzzi revient au **Grand Tourisme** : protection totale, construction raffinée et nouveau bi-cylindre de 1200 c3 pour avaler les kilomètres tout en confort, grâce à un équipement sans compromis. **Norge** convainc les 14 journalistes internationaux qui en **Juillet 2006** l'emmènent au Cap Nord, et parcourent 4429 km sur les traces de son ancêtre créée par Giuseppe Guzzi, la **G.T. 500**, en 1928.

Et pour démontrer l'amour que tous les propriétaires de Moto Guzzi vouent à leur moto, du **15 à 17 Septembre**, **15 000** personnes provenant de plus de 20 pays, ont débarqué à Mandello del Lario pour la quatrième édition des **GMG** (« Giornate Mondiali Guzzi ») -Journées Mondiales Guzzi.

Le réseau d'associations Guzzi, chaponnées par le **Moto Guzzi Club**, est particulièrement développé et enregistre une fidélité sans pareil.

Il suffit de penser qu'on dénombre plus de **25 000 membres de Moto Club** de la marque dans le monde, avec en tête les États-Unis qui comptent **52 Clubs**, et que sur le web plus de **70 sites** sont consacrés à Moto Guzzi.

Moto Guzzi ne trahit pas ses fans et le cœur sportif de l'aigle de Mandello recommence à battre : en Mars **2006**, sur le célèbre circuit de **Daytona**, aux États-Unis, **Gianfranco Guareschi** signe un **coup double historique** avec deux victoires dans la **Battle of Twins**. Succès répété en **2007** lorsque Guareschi, encore lui, remporte l'édition, fidèle à **Moto Guzzi**. Dans le sillage du succès américain, l'esprit sportif de Moto Guzzi est consigné dans un nouveau modèle, la **1200 Sport**.

Présentée en Octobre 2006, la 1200 Sport est une Roadster racée, avec un design qui affiche une forte personnalité, poussée par la dernière évolution du bi-cylindre en V de 90° de 1200 c3.

Pour **2007**, la Maison de Mandello s'annonce plus battante que jamais.

Dès la fin de l'année 2006, à l'occasion de la **64ème édition du Salon EICMA** de Milan, Moto Guzzi présente la **Griso 8V** - la fascinante évolution du roadster équipé du nouveau moteur 4 soupapes par cylindre déployant plus de 110 ch - et la **Bellagio**, une custom propulsée par un bicylindre de 940 c3 à course courte.

En Février 2007, à l'occasion du congrès mondial des distributeurs du Groupe Piaggio qui s'est déroulé à Berlin, un nouveau projet Moto Guzzi est dévoilé, **une grande enduro routière** au nom particulièrement évocateur : **Stelvio**.

Le **26 Mars 2007**, près du **lac de Côme**, Moto Guzzi tient une fois de plus sa promesse : quelques mois après le salon de Milan la version finale de la **Bellagio** est présentée à la presse, suivie en Septembre de la puissante **Griso 1200 8V**.

Mais 2007 est aussi l'année des **Journées Mondiales Moto Guzzi**, anoblies par la présence d'une star de cinéma : l'acteur **Ewan Mc Gregor**, qui est arrivé à Mandello del Lario pour retirer sa California Vintage blanche achetée quelques mois plus tôt pendant le tournage du documentaire Long Way Down dont une partie a eu lieu à l'intérieur de l'usine Guzzi.

A l'**EICMA 2007**, deux modèles, qui se situent aux deux extrémités de la large gamme offerte par Moto Guzzi sont présentés en avant-première : la **Stelvio 1200** et la **V7 Classic**.

La première est présentée en **Mars 2008** à la presse internationale à **Sienne** tandis que le mois suivant, les journalistes enfourchent la **V7 Classic** pour les premières impressions de conduite dans les rues de **Milan**.

À noter, le contrat signé pour la vente de **35 motos Norge GT** destinées à la police de **Berlin** qui viennent s'ajouter aux **20 California Vintage** du corps spécial des cuirassiers livrées la même année.

**2009** voit l'introduction de la **V7 Cafè**, déclinaison sportive de la version **Classic**, présentée à Rome avec la **Griso SE** au mois de Mars et la **Stelvio NTX**, qui marque également l'**introduction de l'ABS** sur la maxi enduro immatriculée à Mandello. La moto, vedette d'un lancement presse international sur les routes des Dolomites, est équipée du moteur ayant subi la première mise à jour réalisée sur le « **Quattrovalvole** » doté de nouveaux arbres à cames.

À l'occasion du **67ème Salon International** de la Moto de Milan, en 2009, Moto Guzzi revient sur le devant de la scène internationale en présentant trois prototypes futuristes conçus par **Miguel Galluzzi** et **Pierre Terblanche** : **V12LM**, **V12 Strada** et **V12X** qui s'adjugent immédiatement le prix du **meilleur design moto** décerné par **Motorcycle Design Association Award** (association de design qui compte 165 membres sur quatre continents).

À fin **2009**, le Groupe Piaggio annonce également un **programme** d'investissements majeur qui implique non seulement le développement des futures gammes de produits de Moto Guzzi, mais

aussi le site de production de **Mandello del Lario**, qui est encore en cours de rénovation avec des interventions structurelles profondes afin de le rendre plus moderne, fonctionnel et efficace.

L'**EICMA 2010** de Milan dévoile également de nouveaux modèles : les toutes nouvelles grandes **1200 8 V** à quatre soupapes par cylindre - la **Stelvio 1200 8V**, la **Stelvio 1200 NTX** et la **Norge GT 8V** - dont le lancement a lieu au printemps 2011 sur les routes de Toscane.

La **Racer V7** voit également le jour. Il s'agit d'une véritable **Special** de série 750 c3 qui s'inspire des élaborations des années 70 sur base **V7 Sport**. La V7 Racer améliore le style Moto Guzzi grâce à une combinaison judicieuse de technologie et souci des détails.

Le regard est immédiatement attiré par le réservoir chromé, orné d'une courroie en cuir très raffinée, d'ornements en métal et du logo Moto Guzzi, assorti au cadre rouge. Une cylindrée identique la **Nevada Anniversario**, équipée d'un moteur small block, célèbre le vingtième anniversaire de la « petite » de Mandello del Lario avec une nouvelle sporty custom qui se place aux côtés de la Classic, particulièrement populaire et appréciée.

**2011**, marquant l'année du **90ème** anniversaire de Moto Guzzi, commence avec par bonne surprise : une **Moto Guzzi California inédite blanche** est en effet dévoilée au cours du dealer meeting international du Groupe Piaggio les 27 et 28 Janvier.

L'événement, qui a réuni, comme chaque année au Grimaldi Forum de Monaco près de deux mille concessionnaires du Groupe, s'est conclu avec une avant première inattendue qui anticipe les futures stratégies de produit de la « Marque de l'aigle » l'année du 90ème anniversaire de Moto Guzzi : le **prototype de la nouvelle California**, équipé d'un nouveau moteur bi-cylindre transversal en **V de 90 ° de 1400 cm3**.

La moto, encore au stade de **prototype**, prend le relais d'une moto mythique, en affichant un style inédit qui mise sur l'architecture du moteur et sur la taille généreuse de la selle et du réservoir enveloppant les cylindres.

2011 marque les 90 ans de la marque de l'Aigle : le **15 Mars**, le Groupe Piaggio a célébré l' « anniversaire » officiel de la fondation de Moto Guzzi donnant le coup d'envoi d'une série de manifestations rendant hommage au constructeur moto italien le plus apprécié.

En **Avril** la nouvelle gamme de modèles premium **Stelvio** et **Norge 8V** voient le jour, ensuite vedettes en Juillet du **Raid International Mandello** - Cap Nord qui a emmené sur les traces de Naco Guzzi ayant parcouru la même route en 1928, les représentants de la presse internationale ayant le plus d'autorité dans ce domaine.

Pour conclure les célébrations, l'arrivée des **20 000 motards Guzzi à Mandello** à l'occasion des Journées Mondiales Moto Guzzi, où ils ont pu palper le futur de la société, aussi bien au niveau du produit qu'au niveau des nouvelles et modernes infrastructures qui trouveront place au siège de Via Parodi 57.

L'année **2012** démarre sous le signe de la **nouvelle gamme V7**, équipée d'un bloc moteur repensé hautement efficace qui a propulsé en quelques mois la nouvelle moyenne de Mandello à la tête du classement des motos les plus vendues par le groupe.

Entre temps, arrivent de Miami les premières images de la California 1400, une moto au charme et aux contenus destinée à marquer un tournant dans la production Moto Guzzi. Déjà avant sa présentation, la nouvelle **Moto Guzzi California 1400** retenait l'attention des passionnés de motos du monde entier. Il a suffi l'annonce de l'arrivée de la nouvelle cruiser construite dans le site historique de Mandello del Lario, et les premières indiscretions, pour susciter la curiosité et l'attente pour la dernière-née d'une tradition qui place Moto Guzzi parmi l'aristocratie du motocyclisme mondial.

Un style raffiné, une technologie de pointe et d'exceptionnelles dotations dynamiques caractérisent la **nouvelle California 1400** dans ses deux versions **Touring** et **Custom**, dont la personnalité et l'utilisation sont bien distinctes.

La Moto Guzzi **California 1400**, dont la version Touring a été présentée en Europe fin 2012, et la version Custom début 2013, est propulsée par le tout nouveau et puissant moteur **bicylindre en V de 1 400 cm3**, le plus grand de ce type **jamais produit en Europe**.

D'un extraordinaire impact visuel, le style de la **California 1400** exprime la classe unique et la tradition Moto Guzzi, alliées à un design et un contenu technologique inédits, mais très appréciés par les passionnés de Guzzi du monde entier. Ce n'est pas un hasard, si l'acteur écossais **Ewan McGregor**, collectionneur de Motos Guzzi d'époque, a accepté d'être **l'égérie** des nouvelles California 1400 dans une fantastique campagne publicitaire. **Construites à la main** dans le site historique de Mandello del Lario, où Moto Guzzi a été fondée en 1921, ces nouveaux fleurons de l'industrie italienne sont les premiers Cruiser au monde équipés d'un contrôle de traction, d'une technologie « **ride by wire** » **multimap** et d'un éclairage diurne à led DRL.

Grâce au succès de ses gammes de produits, fruit d'une politique d'investissements ayant intéressé aussi bien les activités de R&D que la rénovation du site historique de Mandello del Lario, Moto Guzzi a, en 2012, enregistré une croissance des ventes de **15,3%**, en nette contretendance par rapport au marché européen de la moto. Le premier semestre 2013, Moto Guzzi a continué sur sa lancée, en enregistrant une croissance de 11,2% par rapport au 1er semestre de l'année précédente.

En mai **2013**, **Robb Report** le magazine américain, qui est depuis presque 40 ans, l'un des plus influents périodiques du monde en matière de luxe, a inclus la grande Custom produite en Italie à Mandello del Lario, dans **son Best of the Best Luxury Portfolio** de l'année 2013.

Après avoir obtenu des consensus unanimes dans le monde entier, la **Moto Guzzi California 1400** a remporté en août **2013**, une autre importante reconnaissance aux USA, en s'adjugeant le **premier prix** de la **catégorie Cruiser** dans le concours organisé par **Cycle World**. Ce prix est d'autant plus important car il vient de la plus influente revue de motocycles d'outre-Atlantique, une véritable référence pour les passionnés du monde entier, et que c'est justement le marché nord-américain qui est le berceau des grandes motos Cruiser, les fleurons de la route, un segment où la présence des marques américaines est importante.

En **2014**, rénovation complète de la **V7** et naissance de Moto Guzzi **V7II**.

La deuxième génération de la Moto Guzzi V7 garde intacte la personnalité stylistique du modèle précédent : un design qui dialogue entre les formes des motos Guzzi du passé alliées aux exigences d'une moto moderne en mesure de satisfaire la plus large tranche de passionnés.

La **Moto Guzzi V7 II** est aussi une moto entièrement revisitée du point de vue de la technique, de la motorisation, de l'ergonomie, de la fiabilité, de la qualité de construction, des finitions et du plaisir de piloter. **La 6ème vitesse, le freinage ABS et le contrôle de la traction** ne sont que quelques-unes des nouveautés du modèle.

La nouvelle génération de V7 se décline en **3 versions** à la personnalité distincte.

Éclectique et sobre, la **V7 II Stone** s'inspire aux tonalités typiques des années 70, contrastantes avec le **nouveau cadre** réalisé avec des soudures plus soignées et sur lequel a été appliquée une peinture brillante qui met en valeur son architecture géniale.

La **V7 II Special** est la plus proche de l'esprit de son aïeule, à commencer par sa ligne qui s'inspire de la célèbre **V750 S3 de 1975**. Produite en édition limitée et numérotée, l'équipement et les dotations de la **V7 II Racer** sont identiques à ceux de la version précédente. On retrouve aussi la selle à une place (mais la selle à 2 places est disponible en option ainsi que les appuie-pieds pour le passager) revêtue d'alcantara et de skaï de la même couleur que la sangle en cuir personnalisée avec le logo Moto Guzzi qui trône au dos du réservoir.

L'année **2015** donne naissance à deux motos spectaculaires développées sur la base du puissant bicylindre 1400 cm<sup>3</sup>, **l'Eldorado** et **l'Audace**. Moderne et luxueuse, l'Eldorado est l'héritière de l'inoubliable « 850 » qui obtint un grand succès aux USA, il y a plus de 40 ans. C'est une moto somptueuse et avant-gardiste qui regarde résolument vers le futur. Des inserts chromés et des finitions artisanales sont associés à l'éclairage à led et se composent en lignes classiques qui placent la Moto Guzzi dans une nouvelle dimension, où le raffinement parle italien. La Moto Guzzi **Audace** est une moto à la personnalité forte et rebelle. Elle a été conçue pour rehausser les spectaculaires performances du puissant bicylindre en **V de 1 400 cm<sup>3</sup>** made in Mandello, le plus grand jamais produit en Europe.



Seul le plaisir absolu de piloter a orienté le développement d'un modèle où la meilleure technologie est au service de la performance, et qui se présente avec une esthétique à la forte personnalité, un **carbon look** interprétant à la perfection l'âme sombre de Moto Guzzi.

Toujours en 2015, démarre la grande initiative **Moto Guzzi Garage**, dédiée à la **customisation**, un véritable acte d'amour envers sa moto. Moto Guzzi a mis au point pour les passionnés une ligne complète d'accessoires déclinables librement ou selon 4 kits inspirés à l'histoire de la marque de l'aigle. Il s'agit de pièces spéciales mises au point par Moto Guzzi en créant **4 styles** et autant de modes de piloter distinctes : **Dark Rider, Scrambler, Legend et Dapper**. À ces 4 styles, s'ajoutent en 2016 **Lady Guzzi** (dédié au public féminin), **Alice** et **Clubber** qui évoquent les mythes Café Racer des années 60.

L'année **2016** débute avec le lancement commercial de la Moto Guzzi **Stornello**, une déclinaison tout-terrain léger de la gamme V7II. À plus de 50 ans de sa naissance, c'est le retour d'une des motos Guzzi les plus connues, synonyme de qualité de construction et de style inimitable. La nouvelle Stornello se distingue par ses nombreux détails précieux et le choix des coloris qui en subliment le charme et l'élégance. Fabriquée en tirage limité et numéroté, la V7II **Stornello** est la dernière interprète de la capacité exclusive de Moto Guzzi à réaliser de véritables motos spéciales en série.

En mars **2016**, en correspondance du 95e anniversaire de Moto Guzzi, arrive la **V9** : une nouvelle custom de cylindrée moyenne qui se décline en deux versions à la personnalité bien distincte. La plus classique est la V9 **Roamer** tandis que la V9 **Bobber** est l'âme plus sombre et sportive de Moto Guzzi, qui se distingue par le look sobre en total black et de gros pneus sur des jantes de 16 pouces. Les deux nouvelles motos Guzzi se distinguent par leur exceptionnelle qualité constructive et leur finitions très soignées. Les dimensions contenues suggèrent une grande maniabilité et un excellent contrôle, y compris à l'arrêt, grâce aussi à son poids total de moins de 200 kg. À une moto aussi saine, légère et amusante est associé un moteur **bicylindre transversal en V de 90° de 850 cm3**, complètement repensé, étudié pour élever au maximum l'élasticité et le couple et garantir caractère, facilité de gestion et performances, dès les plus bas régimes. L'équipement de série est très riche et comprend l'ABS, le contrôle de la traction réglable et désactivable, l'immobilizer et une prise USB.

En 2016, la **MGX-21 Flying Fortress**, fait ses débuts, une des motos Guzzi les plus spectaculaires depuis toujours. De fait, la MGX-21 est la plus anticonformiste, riche et technologique des grandes cruisers 1 400 construites à Mandello del Lario, une bagger unique au monde par son design, son contenu technologique, sa qualité de construction et le soin des détails, dédiée aux passionnés des motos exclusives, à ceux qui recherchent l'émotion, avant d'entreprendre le voyage, en observant la majesté de cette prestigieuse moto italienne. Propulsée par le big block de 1 400 cm3, et caractérisée par la grande roue avant de 21", elle vante une vue latérale très basse et filante. La peinture rouge des couvercles en aluminium des culasses vient souligner la force pouvant être exprimée par le motopropulseur ainsi que l'esthétique. Basse derrière et haute devant, grâce à la maxi bulle au design net et exclusif, la MGX-21 a l'aspect d'une grande moto technologique et luxueuse en mesure d'avalier les kilomètres en souplesse, grâce aussi à des systèmes électroniques de pointe en matière d'assistance à la conduite tels que le régulateur automatique de vitesse, le contrôle de traction et l'ABS.

### **2017 célèbre le 50<sup>ème</sup> anniversaire de la Moto Guzzi V7**

Cinquante ans après la sortie de son premier modèle, Moto Guzzi présente la **V7 III** afin de commémorer cet événement. Cette troisième génération du modèle Moto Guzzi connu et aimé dans le monde entier a été entièrement rénovée, sans toucher pour autant à **l'originalité** et à **l'authenticité** de cette moto emblématique.

Depuis **1967**, année de la commercialisation des premiers exemplaires en Italie, la V7 est devenue la **référence de la gamme** et la représentante par excellence des motos italiennes, se

distinguant par ses contenus et son design, capable de plaire à un public totalement transversal et hétérogène.

Vu l'histoire et le succès de la moto, lancer une nouvelle version s'apparente à un véritable défi. Un défi encore plus difficile si on considère que la V7, **la moto la mieux vendue de la marque depuis 2009**, est celle qui ouvre les portes du monde Moto Guzzi : un modèle destiné aux femmes comme aux hommes, sans oublier les jeunes, dont le rêve est de posséder une des motos les plus emblématiques de la production de Mandello del Lario.

La V7 III existe en trois versions : **Stone**, **Special** et **Racer**. Par rapport aux modèles précédents, elles gagnent en caractère avec une connotation **sportive** plus forte. Dans la lignée des autres modèles Moto Guzzi de la gamme, la V7 III est un modèle "**dark**", qui se caractérise par des graphismes "total black": la **Stone**, modèle plus classique dominé par les chromes, plus en phase avec le design de la pionnière, la **Special**. La **Racer** par contre représente bien les succès sportifs de l'histoire Moto Guzzi, puisque le constructeur a remporté 15 titres de championnat du monde et 11 Tourist Trophy avant de se retirer des courses en 1957. La gamme V7 s'est élargie: Moto Guzzi rend hommage à la V7 pour ses cinquante ans en présentant une quatrième version, nommée "**Anniversario**". Une série limitée et numérotée, caractérisée par de nouveaux détails d'exception.