



GUZZINO

55

Langoustine à la catalane

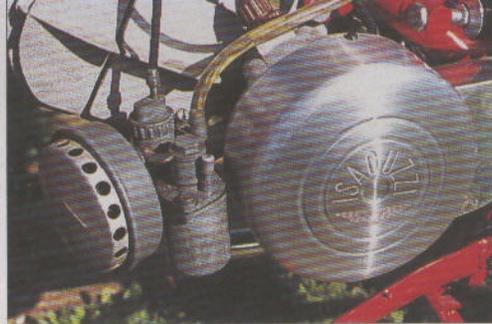
Par Manuel GARRIGA - Photos Albert BOET

Avec 150 000 exemplaires fabriqués entre 1949 et 1965, le Guzzino de Moto Guzzi Hispania a certainement été le deux-roues motorisé le plus diffusé au sud des Pyrénées. A tel point qu'en 1955, il représentait 20% du parc roulant espagnol ! Il était temps d'essayer cette "Mob" catalane.

Typique du paysage espagnol des années 50 et 60, le Guzzino de Moto Guzzi Hispania était dans les années 50 l'équivalent espagnol de notre Mobylette.

FICHE TECHNIQUE

| | |
|---------------------|---|
| MODÈLE | Guzzino 65 1953 |
| ARCHITECTURE MOTEUR | Monocylindre 2T incliné de 30° |
| ALÉSAGE X COURSE | 42 x 46 mm |
| CYLINDRÉE | 63,76 cm ³ |
| TAUX DE COMPRESSION | 5,5 à 1 |
| PUISSANCE | 2 ch à 5 000 tr/mn |
| ALLUMAGE | Par volant magnétique |
| CARBURATEUR | IRZ Ø 18 mm et distributeur rotatif |
| BOITE DE VITESSES | 3 rapports à main |
| EMBRAYAGE | Multidisque dans l'huile |
| CADRE | Poutre centrale |
| SUSPENSION AVANT | Fourche à parallélogramme |
| SUSPENSION ARRIÈRE | Oscillante avec deux ressorts horizontaux |
| FREINS | Tambour Ø 105 mm à l'avant et à l'arrière |
| PNEUMATIQUES | 650 x 50C |
| CAPACITÉ ESSENCE | 6,5 l |
| POIDS | 50 kg |
| VITESSE MAXI | 50 km/h |
| CONSOMMATION | 2 l aux 100 km/h |
| FABRICATION | 150 000 exemplaires de 1949 à 1965 |



Le carburateur IRZ occupe une place inhabituelle car l'admission dans le carter se fait par l'intermédiaire d'un disque distributeur rotatif.



Large ailettes pour l'ensemble cylindre-culasse, immense levier d'embrayage et amortisseurs arrière en position horizontale sont quelques-unes des particularités techniques du Guzzino.

Avec l'habitude, on peut monter les vitesses avec le genou !



Lorsque l'Italien Oscar Rava arriva en Espagne, en pleine guerre mondiale, c'était pour fuir la police de Mussolini qui le recherchait en tant que juif. Mais cet ingénieur de Fiat Italie a bien dû se demander dans quel pays il arrivait ! Quel avenir pouvait-il bien avoir dans ce pays dévasté par une sanglante guerre civile ? Non vraiment, il ne pouvait imaginer que quelques années plus tard il allait devenir l'âme de la plus importante marque de motos disponibles sur le marché espagnol pendant les années 50.

Faisons un saut dans le temps et retrouvons-nous par une belle journée d'été pour l'essai d'une Guzzino 1953. Le modèle présenté ici a été minutieusement restauré par Joaquim Palomino, un Barcelonais reconnu comme le meilleur spécialiste de la restauration des Guzzi Hispania.

Système "Lucky Luke"

Pour l'heure, je suis tout attendri par cette "Langoustine", comme on appelle ici le Guzzino pour son allure arachnéenne et sa couleur rouge vif. Je vais en effet pouvoir la chevaucher : elle et ses consœurs ont tellement fait partie du paysage de mon enfance... D'autant plus que pour faire vraiment couleur locale je n'ai pas hésité à enfile le costume traditionnel des paysans catalans ; tant qu'à faire, autant être fier de ses origines ! J'en suis à ces pensées tout en fermant le volet d'air. Un seul coup de kick et le petit mono s'éveille, se stabilisant très vite sur un ralenti un peu élevé. Je démarre avec d'autant plus de jubilation que la conduite de l'engin est très

amusante : pas besoin de se familiariser avec la petite Guzzi, dont le maniement est facile. L'accélération est honnête... enfin, compte tenu de ce que l'on peut attendre d'un petit moteur de deux chevaux !

Les deux premiers rapports sont très courts et permettent d'accélérer de façon, disons, guillerette, mais la troisième vitesse, très longue et ne servant que sur route plate, "assoit" complètement le moteur. A la moindre côte le moteur "rame" et il faut revenir en seconde... ce qui envoie le moteur dans ses plus hauts régimes. De plus, le simple fait d'actionner le levier de sélection à droite au réservoir vous donne des émotions ; en fait choisissez le système "Lucky Luke" : lâchez le guidon le moins longtemps possible, "plus vite que votre ombre", de manière à ne pas perdre trop de stabilité (à cause des roues de grand diamètre (22,5 pouces !) et des pneus très fins. Ah ! je comprends pourquoi Palomino m'expliquait sobrement : *«Avec l'habitude, on peut monter les vitesses avec le genou.»* D'accord, mais pour rétrograder ?... D'autant que côté freins les minuscules tambours latéraux ne sont pas très efficaces.

Pour ce qui est du confort, la selle bien suspendue aide la suspension arrière un peu faiblarde, mais le plus gênant m'a bien paru être les crochets sur le porte-paquets du réservoir, qui entrent parfois en contact avec une zone spécialement sensible de l'anatomie masculine...

Mais aucune de ces petites gênes ne fait disparaître l'enchantement dû à cette petite moto parmi les plus populaires

jamais construites en Espagne. Aujourd'hui, la Guzzi est une classique à la portée de tous, d'ailleurs on la rencontre en nombre dans les rallies du sud des Pyrénées. Malgré la simplicité de son concept et ses modestes performances, la Langoustine est plus vivante que jamais.

L'Italien de Barcelone

Oscar Rava s'installe à Barcelone et il débute dans l'immédiat après-guerre la distribution des Lancia, grâce à sa société "Motorhispania", qu'il avait fondé en juillet 1942. Mais assez vite les deux-roues le tentent car, pragmatique, il en arrive à la conclusion que la reconstruction du pays passera par des moyens de locomotion abordables, d'autant que le régime franquiste impose l'autarcie totale du pays !

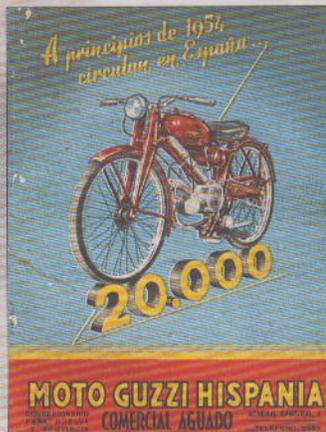
En Italie, Moto Guzzi fabrique alors avec grand succès depuis 1946 une petite moto de seulement 65 cm³ connue familièrement sous le nom de Guzzino. Grâce aux bons contacts qu'il a maintenus avec son pays d'origine, Rava en obtient la licence de fabrication pour l'Espagne, et dès 1948 il présente sa "Moto Guzzi Hispania" à la foire de Barcelone. D'emblée la petite Guzzi fait sensation... surtout à cause de sa silhouette grêle il faut bien l'admettre. Mais son cadre dérivé de la bicyclette, sa fourche "bizarmoise", sa suspension arrière sophistiquée, attirent la sympathie. Côté technique, le moteur est un deux-temps monocylindre comportant un intéressant système d'admission à disque rotatif directement relié au vilebrequin. Le cylindre, en alliage

La Guzzino est une classique à la portée de tous





En 1954, Moto Guzzi Hispania annonce 20 000 Guzzino fabriqués et 362 agents et concessionnaires en Espagne.



d'aluminium chemisé fonte, est incliné vers l'avant de 30° et son ailetage à l'allure inhabituelle est très efficace.

20 % du parc roulant !

La petite Guzzi acquiert ses premières lettres de noblesse en Espagne en juin 1949, lorsque Fernando Aranda et Joaquin Calbeto couvrent sur des machines de série les 3 500 km qui

séparent Barcelone de Mandello del Lario à 47 km/h de moyenne, pour se rendre à une colossale réunion de 12 660 Guzzino venus de toute l'Europe et même d'Argentine : la plus grande concentration monotype de l'histoire ! On juge donc de l'impact de la prouesse de nos deux Espagnols dont les motos font partie de la toute première série montée par Simeon Rabasa (qui pour la petite histoire va bientôt fonder Derbi).

Peu à peu la fabrication en grande série commence, et de plus en plus avec des composants entièrement fabriqués en Espagne et non plus de provenance italienne. Jusqu'en 1953, la Guzzi 65 reste malgré tout une copie fidèle de son modèle, mais bientôt des améliorations vont la différencier. En réalité peu de choses : bras oscillant plus robuste, supports de repose-pied et de garde-boue arrière plats et non plus ronds, parmi d'autres détails.

Deux années plus tard, 60 000 exemplaires de la "Langoustine" sillonnent les routes et chemins espagnols, rien moins que le cinquième du parc roulant du pays ! En 1957 est présentée la "Cardellino", une évolution en 73 cm³ à fourche télescopique, cadre renforcé et comportant deux amortisseurs arrière supplémentaires permettant le transport d'un passager en plus du pilote. Quelques changements encore, mais la silhouette de la Langoustine est toujours la même et va continuer pendant des années encore à faire partie de l'environnement, un peu comme la Mobylette en France.

Trop lourde ?

Et pourtant tout finit un jour ? En 1965 une loi vient mettre un terme à la belle histoire. La Guzzino est à présent considérée comme motocyclette à part entière et requiert immatriculation et permis de conduire. Motorhispania opte pour une solution d'urgence : un plus petit piston la transforme en 50 cm³, donc en cyclomoteur, deux pédales et le tour est joué ! ... Enfin, c'aurait été trop simple, puisque la législation espagnole impose un poids maximum de 50 kg pour les cyclomoteurs. La nouvelle Guzzino le dépasse et devient mort-née, c'est toute la production qui est stoppée. Pourtant Motorhispania ne s'avoue pas vaincue et demande à l'usine italienne de créer un modèle de cyclomoteur. En neuf mois la firme de Mandello va accoucher du Dingo... mais ceci est une autre histoire.

BONNES ADRESSES

Le bras oscillant et la fourche à parallélogramme sont réalisés en tôle emboutie et supportent des roues de 22,5 pouces.

Les Guzzino, Cardellino et autres Dingo sont rares sous nos cieux, surtout ceux fabriqués par Moto Guzzi Hispania. Mais si vous en récupérez un, sachez que plusieurs spécialistes espagnols s'intéressent à leur cas, en premier lieu Joaquin Palomino, qui a restauré l'exemplaire photographié ici. Voici quelques adresses qui permettront de trouver la pièce ou les renseignements qui vous manquent, ou même une moto restaurée, sachant qu'une Guzzino restaurée avec ses papiers est vendue dans les 300 000 pesetas en Espagne par un professionnel (environ 12 000 F).

• **Joaquin Palomino**, calle Dr. Puig n° 20, 08202 Sabadell, Barcelona, Espagne, tél. (034) 37 25 41 46 (restauration et pièces).

• **O & C**, AP. de correos n°36003, 28080 Madrid, Espagne, tél. (034) 15 79 13 63, fax (034) 15 71 19 55 (pièces et transferts).

• **Archivo tecnico Ralf Kosidlo**, Av. Verona Teruel, 11, 17250 Platja d'Aro, Gerona, Espagne, tél. (034) 72 81 73 77, fax (034) 72 81 75 77 (documentation et catalogues).