



RODOLFO FRASCOLI

Le designer du studio Marabese peut se targuer d'avoir signé une pure réussite esthétique avec la Griso, une machine qu'il porte depuis quatre ans dans son cœur et dont il n'est pas peu fier, en grand amoureux de Guzzi qu'il est.

« Une de ces machines qui enflamment les sens... »

Qui a eu l'idée de lancer ce gros roadster ?

A la différence du projet Brevia 750 et 1100 planifié et demandé expressément par le groupe Aprilia-Moto Guzzi selon un brief bien précis, celui de la Griso est né ici au studio Marabese, le premier août 2001. A l'époque, on l'avait appelé projet "Drag 4 valves". Cette période était assez intense en termes de créativité pour ce qui concerne Moto Guzzi. Les accords que nous avions avec Ivano Beggio (boss d'Aprilia, ndr) et les managers impliqués dans la relance de Moto Guzzi nous stimulaient beaucoup. On peut dire que le premier dessin de la Griso fut une inattendue conséquence de la confiance et de l'estime mutuelle entre notre studio et la maison-mère.

Le premier dessin a été fait dans des circonstances particulières, non ?

Oui, cette moto est née dans une pizzeria, durant un déjeuner avec des dirigeants d'Aprilia. J'ai dessiné la première esquisse avec un stylo à bille rouge au dos du document que j'ai trouvé : un prospectus de Guzzi ! Je n'ai pas pu faire la partie avant, la feuille était trop petite...

Où avez-vous puisé votre inspiration pour cette Griso ?

De l'extraordinaire potentiel du moteur Guzzi à quatre soupapes. Gros, viril et excessif, unique dans sa configuration et dans sa sonorité. C'est ce bloc qui est le réel inspirateur de la Griso, une moto qui n'aurait jamais pu naître autour d'un moteur disons conventionnel. La Griso est une moto anticonformiste qui se frotte des très actuelles notions de "globalisation", "tendance", "part de marché", etc. Si on regarde les chiffres de vente, ce sont toujours les motos consensuelles qui se vendent le plus, mais celles qui enflamment les sens ne sont pas celles-là. J'ajoute que le passage au nouveau moteur à deux soupapes n'a pas dénaturé l'esprit de la moto.

Quelles difficultés avez-vous rencontrées lors de l'étude stylistique de cette machine ?

Honnêtement, le projet est toujours plutôt allé de l'avant. On a connu quelques problèmes avec le tableau de bord qui, sur le premier prototype présenté à Munich, était entièrement digital, puis avec l'implantation du radiateur d'huile étant donné l'incroyable place

occupée par les tubes de sortie d'échappement. Finalement, Luciano Marabese a eu une véritable idée de génie, celle de placer ce radiateur latéralement, solution que l'on retrouve aujourd'hui sur la moto de série. Et ça fonctionne bien, comme l'ont démontré des tests de fiabilité effectués sur l'anneau de vitesse de Nardo par les essayeurs de l'usine Moto Guzzi.

Beaucoup de choses ont changé du premier croquis jusqu'à la moto finale ?

Après le tout premier croquis fait au restaurant, j'ai seulement effectué un vrai dessin qui est resté très proche de la configuration définitive. Conception et esquisses ont été très rapidement gérées, encore une démonstration du fait que la Griso n'est décidément pas une moto comme les autres !

Il y a des choses que vous aimeriez changer sur cette moto ou vous semble-t-elle parfaite telle qu'elle est ?

La moto au design parfait n'existe pas, même si, à dire vrai, la MV Agusta F4 s'approche de la perfection. La Griso n'est pas

parfaite mais ce que j'aimerais changer, je ne le dirai pas, même sous la torture, ah ah !

Peut-on dire que la Griso est d'inspiration V-Max ou V-Rod ?

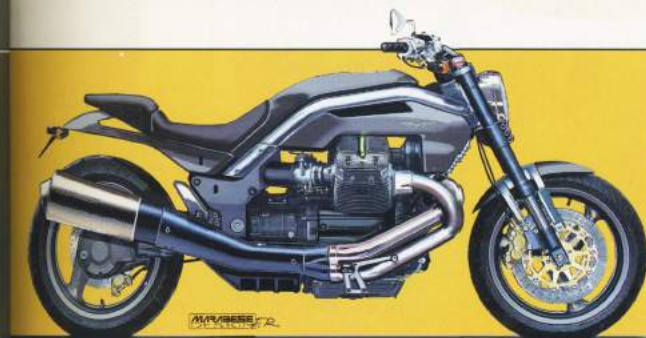
Seulement sur de petits aspects, mais le résultat final est pour moi différent des ces deux belles motos, autant sur le plan de la conduite que du caractère moteur. C'est au niveau du prix qu'il y aura confrontation entre la Griso et la V-Rod.

Quelle a été la réaction des guzzistes face à cette Griso ?

Je me souviens d'un accueil très très positif de la part de la branche dure des "guzzisti". Signe que la marque Moto Guzzi peut se permettre de faire tous les types de moto qu'elle veut sans qu'il y ait de rejet. Comme elle le faisait dans son glorieux passé...

Qui a trouvé le nom Griso ?

Le groupe Aprilia-Moto Guzzi. Au début, il m'a laissé perplexe, mais aujourd'hui il me plaît beaucoup. ■



Echappement côté droit, bras oscillant double et empattement long, voilà le premier dessin de la Griso.

Le tout premier croquis de la Griso, réalisé au stylo sur un bout de papier dans un restau !



puissance à la roue arrière, les techniciens se secouent également les neurones. Ciao le vieux pont, buon giorno le CARC ! Le Cardano Rattivo Compatto est un système de transmission secondaire moderne intégré (comme chez BMW) à l'intérieur duquel pignons et cardan ont une plus grande liberté de mouvement, ce qui permet d'annihiler les effets de levée à l'accélération d'un cardan classique. Le tout dans un gros monobras oscillant tout alu, un atout esthétique de plus pour la Griso.

LEV-2 EN MAJESTÉ

Le cadre que Rodolfo Frascoli avait dessiné pour ceinturer le moteur 4 soupapes du tout premier proto sera repris dans son intégralité pour accueillir ce V-2 newlook. C'est une structure porteuse taillée sur mesure pour la bête, composée de deux gros tubes supérieurs en acier qui encerclent le réservoir et surplombent le moteur. Ces tubes viennent se fixer sur de grosses platines latérales en alu sur lesquelles s'attache l'énorme monobras-cardan. L'habillage

est minimaliste et laisse exploser les formes du moteur dans une outrance qui frise la bestialité. Reconnaisable entre mille par son architecture singulière, le twin Guzzi est magistralement mis en exergue et peut exprimer son brio à travers une ligne d'échappement spectaculaire. Deux gros tuyaux chromés se rejoignent latéralement côté gauche pour déboucher dans un silencieux conique inox king size, tout à fait dans le style de l'engin. Réservoir et selle se font finalement assez discrets pour se fondre dans la ligne générale, assurant à la Griso un look parfaitement original, souligné par deux spoilers latéraux placés au-dessus des culasses. Freins, suspensions et roues sont, eux, dans la norme guzziste : jantes trois branches, disques flottants Ø 320 mm et étriers Brembo Or 4 pistons seront collectés dans la banque d'organes Brevia. En revanche, **MARABESE**

Entre le premier coup de crayon et le prototype final, peu de différences



Jamais une Guzz' n'a autant déchiré sa race comme disent les jeunes. Une ligne de dingue et des peris qui rassurent : 231 kg, près de 90 ch, du couple à gogo, ça va dépoter au feu rouge !