Avril 2020

# FANZINE

## Les Motards Tranquilles

**FANZINE**
**A 9 ANS**

**SOMMAIRE :**

TOMBER LE MASQUE…

PASSION - BALADES - CONVIVIALITE - PASSION - BALADES - CONVIVIALITE - PASSION - BALADES - CONVIVIALITE

JOYEUSES

PÂQUES

# QUI sommes nous ?

HONDA YAMAHA SUZUKI

BMW MOTO GUZZI TRIUMPH

HARLEY-DAVIDSON Kawasaki can-am BRP

10Eme saison www.les-motards-tranquilles.sitew.com

TOMBER LE MASQUE…

# Édito

## Tomber le masque…

Au sens propre comme au sens figuré, tomber le masque est l'action principale qui occupe nos esprits en ces temps de confinement. Avant de tomber le masque il eut fallu que nous en possédions un, dirons certains. Certainement, oui.
Mais faute d'actualité de notre moto club, FANZINE vous propose de faire le point sur notre identité « de tomber le masque ». Qui sommes nous et sur quelles marques de moto roulons nous. Puis nous nous attarderons sur l'histoire de nos marques préférées et pour certaines de l'origine des logos de marque.
Nous ne savons pas quelle sera la date du déconfinement, ni dans quelles conditions il sera mis en œuvre. Notre saison moto est sérieusement compromise, nous en sommes certains. En fonction des avancées sur le sujet, le bureau analysera la meilleure hypothèse n'excluant personne.
Dans l'attente, restons proches, tout en gardant les moyens à disposition pour nous préserver du Covid-19.

Dans l'instant, soyez prudentes et prudents.
Surtout, surtout, prenez soin de vous, vous le méritez bien !
A très bientôt si tout va bien.

Le R'né
(Pour le meilleur et pour le pire)

# Au sommaire : qui sommes nous ?

# SUR QUELLE MARQUE ROULONS-NOUS ? GT, Routière, Customs

| | |
|---|---|
| HONDA | 17 |
| HARLEY-DAVIDSON | 12 |
| YAMAHA | 11 |
| SUZUKI | 10 |
| BMW | 8 |
| Kawasaki | 6 |
| can-am BRP | 3 |
| MOTO GUZZI | 1 |
| TRIUMPH | 1 |

***Nous sommes : 17 à rouler en Honda, 12 en Harley Davisson, 11 en Yamaha, 10 en Suzuki, 8 en BMW, 6 en Kawasaki, 3 en Can-Am, 1 en Moto Guzzi, 1 en Triumph.***

# SUR QUOI ROULONS-NOUS ? GT, Routière, Customs …

**Routière / GT**
**24**

**Trail routier**
**7**

**Custom**
**20**

**Trike, Can-Am**
**4**

**Roadster**
**18**

***Classification (source Moto magazine) et en fonction des informations communiquées par les adhérents.***

# L'HISTOIRE DU LOGO DE NOS MARQUES PRÉFÉRÉES

## Nous débuterons ce tour d'horizon par la marque la plus utilisée au sein de notre moto club HONDA

Honda le constructeur ailé, N° 1 au top des « Motards Tranquilles ». Suffisant pour que FANZINE vous dévoile comment est né le logo de la célèbre marque et pourquoi a-t'il choisi une aile et quand est-elle née ?

« En bon Japonais Honda a commencé par s'inspirer de ce qui se faisait ailleurs, et l'aile est le symbole le plus souvent utilisé par les constructeurs de véhicules, quels qu'ils soient. Il a ensuite adapté l'idée à sa philosophie : l'homme et la machine ainsi naquit un logo.

Ce n'est qu'en 1949 qu'apparaît le tout premier logo Honda apposé sur un 100cm³ première vrai moto de la marque. Aile plus petite figurine représentant un athlète. Ce logo disparait en 1952. Il faut attendre 1958 pour que l'aile traditionnelle devienne l'emblème officiel de la marque. L'aile disparaîtra progressivement de la production pour reparaître en 1982 et s'installer définitivement sur les motos dans le début des année 1990 ». Pour la petite histoire Yamaha a suivi la même démarche, mais c'est une autre histoire que nous découvrirons ensemble dans ce numéro de FANZINE.

**1949 : voici le tout premier logo Honda**

**1949 : le modèle D produit la même année abandonne la mention HGK au profit du nom de la gamme le modèle : Dream**

Le logo « BAR and SHIELD » (traduction littérale = « Barre et Blason » - « Barre et Emblème »)

## UN LOGO HARLEY-DAVIDSON MOTOR COMPANY A L'IMPACT VISUEL ET L'IDENTITE CULTURELLE INDENIABLES.

En tant que propriétaire d'une Harley-Davidson, vous l'avez vu de nombreuses fois, sur les accessoires, les vêtements, les tasses à café, j'en passe et des meilleures. Il n'y a pas à dire, le logo « Bar and Shield » de Harley-avidson est l'une des marques commerciales les plus reconnues au monde. Mais d'où vient-il donc ce logo ??? L'origine exacte de « Bar and Shield » n'est pas connue. Malgré de nombreuses recherches, personne ne sait exactement qui l'a créé et quelles en sont les origines. D'aucuns pensent que le logo est l'œuvre d'un membre de la famille Davidson et qu'il a été dessiné à partir de logos du chemin de fer de l'époque, peut-être suite au poste occupé par Walter Davidson dans une compagnie ferroviaire. (A noter également : le siège social de la Company dans Jumeau avenue à Milwaukee se trouve près de rails de chemin de fer.) Mais personne n'est sûr de rien. Ce dont nous sommes certains, c'est que d'après les archives, le « Bar and Shield » fut utilisé la première fois en 1908, époque à laquelle la Motor Company a pu en disposer en tant que décalcomanie utilisée sur les boîtes à outils équipant les HarleyDavidson. (La date de 1908 est indiquée par des numéros de pièces apparaissant dans un catalogue de pièces détachées publié ultérieurement.). Une demande d'utilisation de marque commerciale remise au bureau des brevets américain le 30 janvier 1930 indique que le logo commercial « Bar and Shield » a été utilisé et appliqué de façon continue sur les marchandises de l'activité du postulant depuis le 6 mai 1910.D'autres recherches ont permis de découvrir qu'une autre demande probablement en rapport avec le « Bar and Shield » avait été faite le 19 juillet1910.
L'article le plus ancien portant le logo « Bar and Shield » connu des archives est le verso de la liste de tarifs des pièces détachées pour 1911.
Néanmoins, il existe dans ce domaine un collectionneur privé qui détient une pièce détachée de moteur encore dans sa boîte (une soupape d'admission) datant de 1910 et portant le logo « Bar and Shield ». D'une hauteur de sept millimètres sur 15 millimètres de long, ce logo comporte aussi une note avertissant que si le ruban blanc servant à fermer la boîte de la pièce est rompu, le contenu n'est peut-être pas d'origine.
La première association du noir et de l'orange au logo « Bar and Shield » remonte très certainement à 1922, époque à laquelle le style d'emballage des pièces et accessoires fut repensé. En 1960, la version allongée de 1910 fut abandonnée pour être modernisée au moyen d'un emblème plus simple. Il semble qu'à l'époque, le « Bar and Shield» fut « congédié » pour néanmoins faire un retour dynamique sur scène 16 ans plus tard. Il fut redessiné en 1976 pour intégrer davantage de courbes et l'ajout d'un aigle symbolisant l'envol, la liberté et un certain sentiment de fierté américaine.
Toutefois, ce n'était pas la première fois que cet aigle apparaissait. Un catalogue de 1932 décrit comme suit un accessoire d'aile orné d'un aigle les ailes déployées, perché sur le slogan « Bar and Shield » : *« Cette réplique d'aigle traduit une impression d'envol rapide et puissant, c'est donc un très bon symbole de la performance d'Harley-Davidson.»*
La version « aigle » 1976 du « Bar and Shield » a constitué le logo de marque dominant jusqu'à aujourd'hui. Il a permis, au grand bonheur des motards Harley-Davidson de revitaliser l'imagerie de la marque au cours des années de déclin durant lesquelles AMF avait repris l'activité, et il a fièrement repris son envol à l'époque du rachat de la société. Le symbole américain de l'aigle chauve et le logo « Bar and Shield » revitalisé représentent une constante de l'expérience de conduite à moto Harley- Davidson ».
Au cours des années, le graphisme du « Bar and Shield » a adopté différentes formes mais aujourd'hui, c'est l'un des logos de société les plus reconnus au monde. C'est une image de marque
Internationale qui incarne l'esprit même de ce nom.

*Article paru dans HOG TALES*
*Rubrique « en direct des archives »*

## Comment est né le logo YAMAHA.

Le diapason apparaît pour la première fois en 1898 (Photo 1) dans le bec de l'oiseau légendaire chinois Ho-Oh, lorsque Torakusu Yamaha l'utilise pour représenter Nippon Gakki Co. ("*instruments de musique japonais*").

A l'époque spécialisé en matériel médical, le fondateur de Yamaha fabrique la première orgue japonaise et ouvre la voie à ses successeurs qui produiront des pianos, des harmonicas, des phonographes, des guitares et des chaînes Hi-Fi. Sous la direction de Genichi Kawakami, Yamaha se lance ensuite dans la construction de motos sous l'entité de Yamaha Motor Co.Le phénix et le diapason.

En 1927, le logo Yamaha intègre trois diapasons entrecroisés et le nom "*Yamaha Veneer*" (à lire de droite à gauche, qui se traduit alors par "contreplaqué", du nom des matériaux utilisés dans l'ébénisterie de luxe. "*Les trois diapasons représentent les trois directions - fabrication, marketing et technologie - que l'entreprise se fixe pour parvenir à l'excellence, mais il signifie également trois éléments musicaux essentiels : la mélodie, l'harmonie et le rythme*", explique Yamaha.

En 1934 le logo associe un piano, le nom du fondateur et les diapasons entrecroisés, puis il évolue en 1937 pour orner les orgues, les pianos et les autres instruments Yamaha.

En 1955, avec le lancement de la première moto Yamaha (la YA-1) et la naissance de Yamaha Motor Co., le constructeur adopte le logo tel qu'on le connaît aujourd'hui mais dans tes tons différents (fond noir et cercle blanc ou fond rouge et diapasons blancs).

Il évolue en 1956 (Photo 2) pour intégrer le terme "*Nichigaku Tokusen*" ("sélection spéciale de Nippon Gakki") et change radicalement en 1959. En 1960, Nippon Gakki crée Yamaha International Corporation (YIC) à Los Angeles pour distribuer les motos Yamaha. L'emblème est celui de l'actuel Yamaha Corporation mais avec des coloris différents.

En 1967, le dessin des trois diapasons dans un cercle est normalisé et associé de nouveau au nom du fondateur. L'emblème de Yamaha Corporation change encore en 1980 (le cercle est fait d'une ligne contre deux auparavant), puis en 1987. Le 1er octobre, la société Nippon Gakki Co. célébre ses 100 ans de distribution d'instruments de musique et rend hommage au père fondateur. Elle devient Yamaha Corporation Ltd. et les trois diapasons disparaissent alors pour ne laisser la place qu'au nom.

Enfin en 1998, les trois diapasons de Yamaha Corporation sont contenus dans le premier cercle (coloris violet) et ceux de Yamaha Motor Co. dépassent le premier cercle (coloris rouge).
*Sources : Yamaha-Community et moto-net*

(Photo 1) Logo Yamaha 1898

(Photo 2) Logo Yamaha 1956

Logo actuel

En route pour SUZUKI HISTORY.

La société Suzuki a été fondée au Japon en tant que fabricant de métiers à tisser. Toutefois, Suzuki est plus connu pour ses motos. La société est entrée dans le marché des motos en juin 1952 avec son premier modèle – une petite moto sous le nom « Power Free ». Il était équipé du moteur à deux temps de 36 cm cubes. 9 mois plus tard, « Power Free » a reçu une boîte à deux vitesses, son volume de moteur a été augmentée à 60 cm cube. Cette version a été appelée « Diamant libre ».
En 1954, la société Suzuki a produit sa « vraie » moto sous le nom Colleda CO. Le modèle Colleda CO était léger et avait un moteur à quatre temps à 90 cm³ de volume.
En juin 1954, la société a changé de nom. Son nom est devenu Suzuki Motor Co.
En mars 1955, le modèle Suzuki Colleda COX, le plus grand et le plus moderne dans son style avec le moteur à quatre temps et à 125 cm³ de volume a été produit.
En 1959, le dernier modèle Colleda équipé de démarreurs électriques a été créé. En 1957, les ingénieurs de Suzuki ont conçu une moto complètement nouvelle appelée TT. C'était un prédécesseur de motos participant au Grand Prix.
En 1958, la société Suzuki Motor Co. Ltd a produit des motos avec les moteurs de 50, 125 et 250 cm³ de volume.

Le cyclomoteur Selped, dont le volume du moteur a été à 80 cm³, est devenu l'un des produits les mieux vendus de la société.

À la fin de 1962, la société Suzuki a remporté son premier Championnat du monde et est venu sur le marché américain, après avoir ouvert son bureau de représentation principal sous le nom d'US Suzuki Motor Corp.

La société Suzuki a progressé régulièrement dans la course. Bien que les motos Suzuki étaient très rapides, elles étaient également difficiles de la conduite. Par conséquent, les ingénieurs de Suzuki ont mis à jour les motos en 1966.

En octobre 1967, l'entreprise a produit une moto de route Titan avec le moteur de 500 cm³ de volume. Pendant 11 ans de la production de ce modèle, ses noms ont changés de Cobra, Titan et Charger à GT500.

En octobre 1958, la société Suzuki a représenté son logo. Le logo de la société est la lettre « S » stylisée. Quelqu'un pense que le type de la lettre ressemble un gothique, mais les Japonais sont sûrs de l'inverse: le signe est comme un hiéroglyphe de l'alphabet kanji.

**Michio SUZUKI** **Fondateur de la marque**

**HISTORIQUE**

**1909** Michio Suzuki, alors âgé de 22 ans, fonde sa compagnie de fabrication de métiers à tisser. Installée à Hamamatsu, Japon, la firme se nomme "Suzuki Loom Works".
**1937** L'heure de la diversification. **Suzuki** prend un premier contact avec le milieu du transport et construit successivement un prototype de moteur de moto ainsi qu'une voiture complète. Mais le gouvernement de l'époque trouve une utilité toute autre aux chaînes de fabrication de **Suzuki** : la fabrication de munitions.
**1952 Naissance du Power Free** : ***vélo équipé d'un monocylindre vertical 2 temps de 36 cm3*** laissant à l'utilisateur le recours aux pédales en cas de disfonctionnement moteur.
**1954 Suzuki Loom Works K.K**. devient **Suzuki Motor Co.**, Ltd. Et commercialise sa première véritable moto : **la Colleda**, mue par un monocylindre 4 temps de 90 cm3, boîte 3 vitesses et délivrant 4 ch. à 5.000 tr/min.
**1956** Introduction du premier **twin** (et premier moteur de 250 cm3) made by Suzuki : la **Colleda TT**. Une vitesse de 130 km/h et 16 ch. font d'elle une moto sans rivale. Elle inaugure un phare avant en forme de fer à cheval inversé qui sera longtemps caractéristique des motos Suzuki.

**1958** 4 ans après sa première moto, **Suzuki** est déjà le deuxième constructeur national.
**1961** Arrivée des premières motos Suzuki en France. Après vous connaissez la suite.

# LOGO BMW Hélice ou non ? L'emblème

de la marque BMW fait débat depuis des décennies. Le résultat d'un gag publicitaire. Découvrez ici ce que l'emblème de BMW signifie réellement, comment il fut créé… et comment le nouveau logo de BMW reflète la transformation de la marque.

**« Beaucoup de gens pensent que le logo BMW représente une hélice stylisée », explique Fred Jakobs de BMW Group Classic. « La vérité est différente. »**

Quelle est réellement la signification du logo BMW ? Et que représente l'emblème BMW ? La réponse ci-dessous.

**Au départ, un symbole BMW n'était pas nécessaire.**

L'histoire de Bayerische Motoren Werke, la « fabrique bavaroise de moteurs », débute en 1917 à Munich, capitale de l'État libre de Bavière dans le sud de l'Allemagne. BMW est le nouveau nom du fabricant de moteurs d'avions Rapp Motorenwerke. Si le nom change, le patrimoine et le personnel restent dans un premier temps inchangés.

Lorsque BMW est officiellement enregistrée en juillet 1917, elle ne possède encore aucun logo d'entreprise. La première annonce publicitaire de BMW parue le même mois ne porte ainsi ni symbole ni emblème. Outre les moteurs pour les avions, elle prise déjà la future palette de produits en préparation : des moteurs pour le secteur automobile et l'agriculture, ainsi que des moteurs pour bateaux.

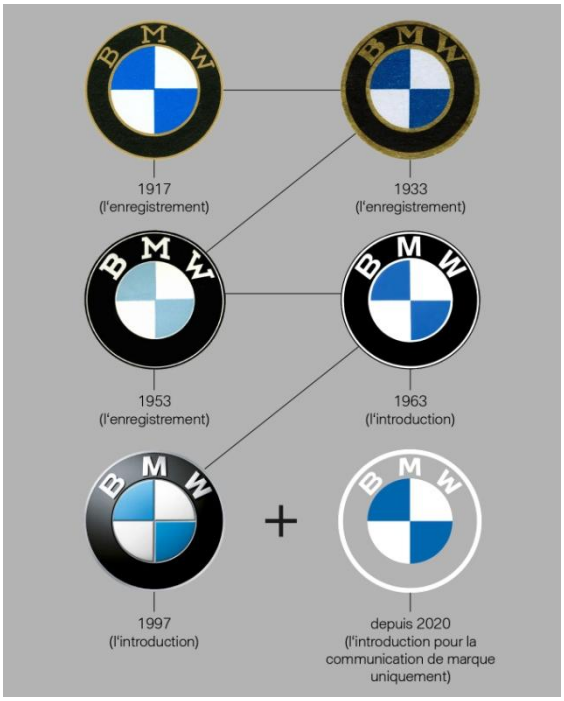
« Au début, le logo et sa signification n'étaient pas aussi connus du grand public qu'aujourd'hui, puisque BMW ne cherchait pas à attirer des clients finaux, » explique Fred Jakobs. L'activité principale de l'entreprise consistait en la production et l'entretien de moteurs d'avion pour les forces aériennes allemandes.

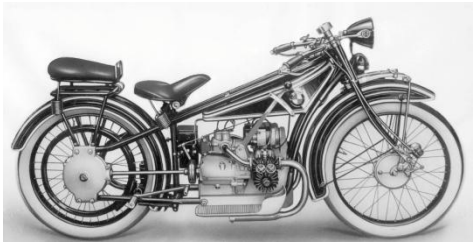
L'esprit bavarois de BMW devait aussi se retrouver dans ce badge BMW grâce à l'utilisation des couleurs de l'État libre de Bavière, le blanc et le bleu. Celles-ci sont toutefois disposées à l'envers – du moins si l'on « lit » le logo BMW dans le sens des aiguilles d'une montre en commençant en haut à gauche, comme le veut la tradition héraldique. La raison de la présence de ces deux couleurs dans le logo BMW est que la loi de l'époque sur la protection des marques interdisait d'utiliser des emblèmes nationaux ou d'autres insignes officiels pour des appellations commerciales ou des logos.

*L'entreprise BMW est née de Rapp Motorenwerke GmbH (1913 – 1917). Cette origine se reflète aussi dans le premier logo BMW d'octobre 1917, reprenant la tradition d'un anneau noir portant une inscription.*

**Le symbole BMW : signification du logo et interprétation**

L'histoire du logo BMW repose donc sur une légende et celle-ci n'a pas perdu de sa force. « BMW n'a longtemps rien entrepris pour rectifier le mythe », explique Fred Jakobs de BMW Group Classic. Pour l'expert, ceux qui continuent de tenir dur comme fer au mythe de l'hélice BMW n'ont pas tout à fait tort. Même si la variante avec le rotor dans le logo BMW n'est pas correcte, la répétition constante de sa justification a fini par consolider le mythe. « L'interprétation est courante depuis 90 ans, ce qui la légitime d'une certaine manière. »



*En 1923, le logo BMW apparaît sur la route pour la première fois : sur le réservoir de la première moto de la marque, la BMW R 32.*

Kawasaki

L'histoire et la signification du logo KAWASAKI

En 1878, l'homme d'affaires du Japon (Shozo Kawasaki) a fondé une entreprise de constructions navales.

Maintenant, Kawasaki Heavy Industries, Ltd. est un groupe industriel énorme, pour lequel la production des motocyclettes n'est qu'un des nombreux types de son activité. L'unité Kawasaki Moto Corporation s'engage dans la production de motocyclettes.
Elle a été créée en 1963, après l`absorption de la société Meguro (un fabriquant de motos) par Kawasaki. Avant cela, les entreprises juste coopéraient. La fusion a permis d'obtenir des résultats nouveaux sur le marché.

Ce n`était que dans les années 50s, Kawasaki a assemblé le premier moteur expérimental pour les motos. Plus tard, le moteur à deux temps de 58 cm³ de la cylindrée a été produit pour être installé sur les bicyclettes. La production des motos par Kawasaki s'est déroulée en 1957 avec la production du modèle Meihazu125. Plus tard, l'entreprise a produit un trial Kawasaki 125 B8, ce qui a remporté une médaille d'or lors d'un championnat au Japon.

Kawasaki

La première moto de la classe « super moto »– Kawasaki GPZ-900R, ce qui est très populaire même aujourd`hui, a été produite en 1983.

La société a salué le vingt et unième siècle avec la production de toute la gamme des modèles des motos existantes sur le marché (comme elle l'a fait pendant de nombreuses années), tout en soulignant que pour l'instant, comme dès le début, la marque Kawasaki implique la haute qualité.

La description du logo KAWASAKI

Kawasaki

Quelque temps auparavant, le logo Kawasaki a été représenté par les lettres graphiques de son nom. Il y avait des lettres blanches sur le fond noir avec des rayures vertes au-dessous comme l'une des images corporatives de Kawasaki du 2011. L'état actuel de ce logo est obsolète. Cela signifie que cet emblème n`est plus utilisé par la société.

En 2014, la nouvelle moto Kawasaki (Kawasaki Ninja H2) a été représentée sur le salon des motos Intermot 2014. Elle a été démontrée avec le logo, ce qui avait été utilisé il y a longtemps (dans les années 60 du XXe siècle): l'un avec le drapeau blanc sur le fond noir et un symbole spécial à l'intérieur. Cela signifie que l'ancien logo Kawasaki classique a été restauré.

Le symbole KAWASAKY

Kawasaki

Le symbole Kawasaki est apparu sur des navires, des locomotives de chemin de fer, et ce n`était qu`au milieu du XXième siècle, qu`il a maîtrisé la sphère des motos, ainsi que celle de pièces d`autos. Il semble surprenant, mais la carrière de motos de la marque est devenue très réussie, et la première super moto, ce qui affichait l'emblème rouge Kawasaki,- GPZ-900-R- représentée en 1983, a gardé ses positions et l`intérêts des consommateurs même aujourd'hui, après depuis près de 30 ans.

La couleur du logo KAWASAKI

Kawasaki

Les couleurs du logo classique, auquel on a fait retour en 2014-2015, sont le noir, le blanc et le rouge. Dans ce cas, la couleur rouge symbolise la paix, la sécurité, la prospérité et la puissance. La couleur blanc est le symbole de la netteté pour les japonais. Et le noir est le symbole masculin.

***Source Marques de voitures, motos et logos de marques.***

**Pas réellement d'origine pour le logo Can-Am aussi bien que pour celui du groupe BRP. Mais voici l'histoire de la marque CAN-AM.**

# L'histoire de la marque Can Am

## La marque Can Am

Une marque de Bombardier Loisirs de Valcourt, le dernier produit Cam-Am est le roadster Spyder, un véhicule à trois roues qui est un savant mélange de Jet-Ski, de cruiser et d'imagination.
1942

Bombardier ouvre ses portes

Fondation à Valcourt de l'Autoneige Bombardier Limitée par Joseph-Armand Bombardier. Cette entreprise fabrique des véhicules chenillés destinés au transport sur terrain enneigé.

Can-Am est une moto filiale produisant des Bombardier Produits Récréatifs , une canadienne sur les sociétés.

En 1973, sous la direction d'un ingénieur américain du nom de Gary Robinson, ancien champion du monde de moto cross, Jeff Smith travaille avec une équipe de coureurs du désert de Californie, Can-Am a commencé à produire des motos de cross et motos d'enduro utilisant des moteurs fournis par l' autrichien Rotax, une autre filiale de Bombardier. Les machines eurent un impact immédiat avec les coureurs remportant des médailles d'Or, d'Argent et de Bronze à l' International Six Days Trial , une forme de hors-route moto.

Les moteurs Rotax utilisent un style un peu inhabituel d'admission. Un système de disque rotatif a été utilisé et cette plaque a été modifiée à plusieurs reprises entre T'n'T (piste et piste) et les modèles MX. Cette plaque est accréditée par le gain de puissance sur les moteurs classiques à pistons ports utilisés sur les motos japonaises. Le MX3, en 1977, était le summum de la Can-Am. Sa puissance 36 (27 kW) a été 6 de plus que son plus proche concurrent.

Cependant, peu de temps après l'introduction Can-Am, la société Bombardier a changé sa priorité de produits récréatifs à la diversification dans le secteur du matériel de transport, puis, quelques années plus tard, dans la fabrication des avions. Par conséquent, les investissements dans les jeunes divisions Can-Am ont été réduits de façon substantielle. 1987 était la dernière année Can-Am motos ont été produites.

En 2006, Bombardier Produits Récréatifs a réintroduit la marque Can-Am avec ses véhicules tout-terrain (VTT). En 2007, la marque Can-Am a également été utilisée pour introduire le Spyder Can-Am un nouveau roadster à trois roues.

Histoire du logo Moto GUZZI

Ayant émergé après la Première Guerre mondiale, l'entreprise se distinguait par des solutions d'ingénierie audacieuses et des victoires dans le sport. Aujourd'hui, son identité de marque est bien faite des modèles élégants avec des moteurs-V célèbres à deux cylindres.

L'histoire de la marque italienne Moto Guzzi commence lorsque trois jeunes gens d'origines fort diverses, Giorgio Parodi, Giovanni Ravelli et Carlo Guzzi se retrouvèrent enrôlés, au cours de de la Première Guerre mondiale, dans la même escadrille. C'est là qu'ils projetèrent en commun de se lancer dans la fabrication de motos une fois les hostilités terminées.

Mais le destin ne voulut pas qu'il en soit ainsi : quelques jours avant la fin de la guerre, l'avion de Ravelli fut abattu.

En souvenir, Guzzi et Parodi adoptèrent l'aigle, symbole de leur escadrille, en guise d'emblème de la marque qui porta le nom de Guzzi. Parodi apporta essentiellement le financement nécessaire au démarrage de l'affaire.

C'est sur les bords du lac de Côme, à Mandello del Lario, en 1921, que vit le jour la première moto portant la marque de « Moto-Guzzi » : un monocylindre horizontal à quatre temps de 499 cm³.

Bien que sa disposition ait marqué pendant longtemps la production Guzzi, les choix techniques étaient extraordinairement modernes puisqu'il s'agissait d'un bloc-moteur et qu'il possédait 4 soupapes entraînées par un arbre à cames en tête.

Les premiers modèles de série, s'ils conservèrent le cylindre horizontal et le bloc-moteur, adoptèrent une distribution plus classique culbutée, qui établira la réputation de fiabilité de la marque.

Cette disposition marqua pendant longtemps la production de Guzzi, qui la déclina dans de nombreuses cylindrées. Les innovations ne manquèrent pas du côté de la partie-cycle avec, notamment, une moto entièrement suspendue dès 1928.

Depuis 2004, Moto Guzzi est une filiale à 100% d'unico azionista, l'une des sept marques détenues par Piaggio & C. SpA, le plus grand constructeur européen de motocyclettes et le quatrième plus grand constructeur mondial de motocyclettes.

Depuis 1921, le siège de Moto Guzzi est situé à Mandello del Lario sur une branche du Lac de Côme. Au début des années 1950, Moto Guzzi occupait 300 m2 (3200 pieds carrés) et employait plus de 1 500 personnes. En 1999, le complexe comprenait des bâtiments d'un, deux et trois étages de plus de 54 000 m2 (580 000 pieds carrés).

Aprilia a ensuite envisagé de transférer l'ensemble de l'opération à Monza, sous la protestation des travailleurs de l'usine de Guzzisti et Mandello. Cependant, Aprilia a rénové l'usine en 2004 pour un coût de 45 millions de dollars.

Le site original de Mandello abrite toujours le siège social de l'entreprise, les installations de production, la soufflerie historique, la bibliothèque de l'entreprise et le musée. Le Musée Moto Guzzi présente des maquettes de l'histoire de l'entreprise, des moteurs témoignant de l'histoire de l'ingénierie de Guzzi, et une série de prototypes importants. Le musée est ouvert au public et comprend une boutique de cadeaux comprenant des livres, des vêtements et des accessoires. Moto Guzzi emploie actuellement de 250 à 300 employés, soit plus de 10 000 vélos par an.

Description du Logo Moto GUZZI.

Depuis sa création, l'usine Moto Guzzi a mise en place son nom à l'intérieur, le long du toit et aussi au-dessus de la porte d'entrée) à partir d'un ensemble de lettres en bloc allumées. En mai 2007, le panneau original du toit, ancien et usé, a été remplacé par un nouveau panneau plus lumineux portant le logo et le texte officiels actuels. En même temps, la porte d'entrée de l'usine a reçu une nouvelle version rectangulaire du panneau.

# TRIUMPH

Il n' y  a pas d'origine au logo Triumph juste une succession de modifications certainement dues aux évolutions du design en fonction des époques traversées. Néanmoins l'histoire de cette marque mythique  est remarquable et sa renaissance au milieu des années 80 unique en son genre. Voici à la suite son histoire. Source : Triumph France.

- de 1902 à nos jours

L'origine des motos Triumph remonte à la fin du 19ème siècle lorsque le fondateur de l'entreprise, Siegfried Bettmann, s'est installé à Coventry en Angleterre et a misé sur le marché Anglais bien établi de la bicyclette.
Les bicyclettes sont rapidement devenues des motos et a commencé alors l'évolution de l'un des plus prestigieux noms de fabricants de motos.

L'origine de ce qui allait devenir l'un des plus prestigieux noms de marque de motos vient du dix-neuvième siècle lorsque l'homme d'affaires Allemand Siegfried Bettmann est parti de Nuremberg pour venir s'installer en Angleterre. Impliqué au départ dans la vente de machines à coudre, Bettmann a été impressionné par l'engouement pour les bicyclettes qui balayait l'Angleterre victorienne et a décidé de créer sa propre entreprise.
Au départ, Bettmann prenait les vélos chez William Andrews basé à Birmingham, et les vendait sous le nom de Triumph  (il a choisi le nom de Triumph qui serait compris dans toutes les langues européennes.)  En 1887, deux ans après avoir lancé son entreprise, Bettmann a été rejoint par l'ingénieur Mauritz Schulte, venu également de Nuremberg.  Ensemble ils ont décidé de leur action future en construisant leurs propres engins et Schulte a trouvé par la suite des locaux adaptés à Coventry, où la production a démarré en 1889. Comme la fin du siècle approchait et que les moteurs à combustion interne commençaient à avoir un impact, la production de motocyclette s'annonçait comme la prochaine étape pour l'entreprise Triumph Cycle.

LES ANNÉES 1980

L'usine de Mériden a fermé ses portes au début de l'année 1983.  L'entreprise s'est trouvée à court de trésorerie et la liquidation s'ensuivit avec la vente des actifs de la société.  Le site de Mériden a été détruit et transformé en décombres en 1984 avant la reconstruction de maisons.  Cela ressemblait à la fin de l'entreprise Triumph et avec elle, de l'industrie anglaise de la moto.
Heureusement ce n'était pas le cas.

Le millionnaire autodidacte et promoteur immobilier John Bloor a sauvé le nom Triumph et une nouvelle société d'intérêt privé – la Triumph Motorcycles Limited – est née.  Au départ, une entreprise basée à Devon Racing Spares (qui avait fabriqué des pièces pour Triumph auparavant) a obtenu une licence pour construire la version définitive de la Bonneville, principalement pour maintenir la marque Triumph, pendant que la nouvelle société élaborait des plans pour assurer le retour de Triumph sur le plan mondial.
Les dessins de la coopérative présentés étaient obsolètes bien qu'agréables mais inutilisables et la nouvelle société est retournée à la planche à dessin.  A partir de 1985, la nouvelle société Triumph a mis des plans en action dans un silence total et dans le secret absolu pendant trois longues années tandis que Racing Spares construisait Bonnies.  Pendant ce temps, une nouvelle usine a été construite à Hinckley, Leicestershire et une gamme de modèles a été développée. Présentant des moteurs à trois ou quatre cylindres, avec un système de refroidissement par circulation d'eau, quatre valves par cylindre et un double arbre à cames en tête, ils étaient très différents de ce qu'avait fabriqué Triumph auparavant.

La dernière modification du logo date de 2013. L'objectif pour ce changement avait pour but d'offrir un aspect plus moderne et plus innovateur au logo. Il a été élaboré par le bureau londonien de Wolff Olins en collaboration avec Rick Banks. La société propose ainsi un logo en forme d'un triangle au centre duquel est mis en place le nom de la marque Triumph. Ce triangle se caractérise par la présence d'une partie du drapeau de l'Union Jack.