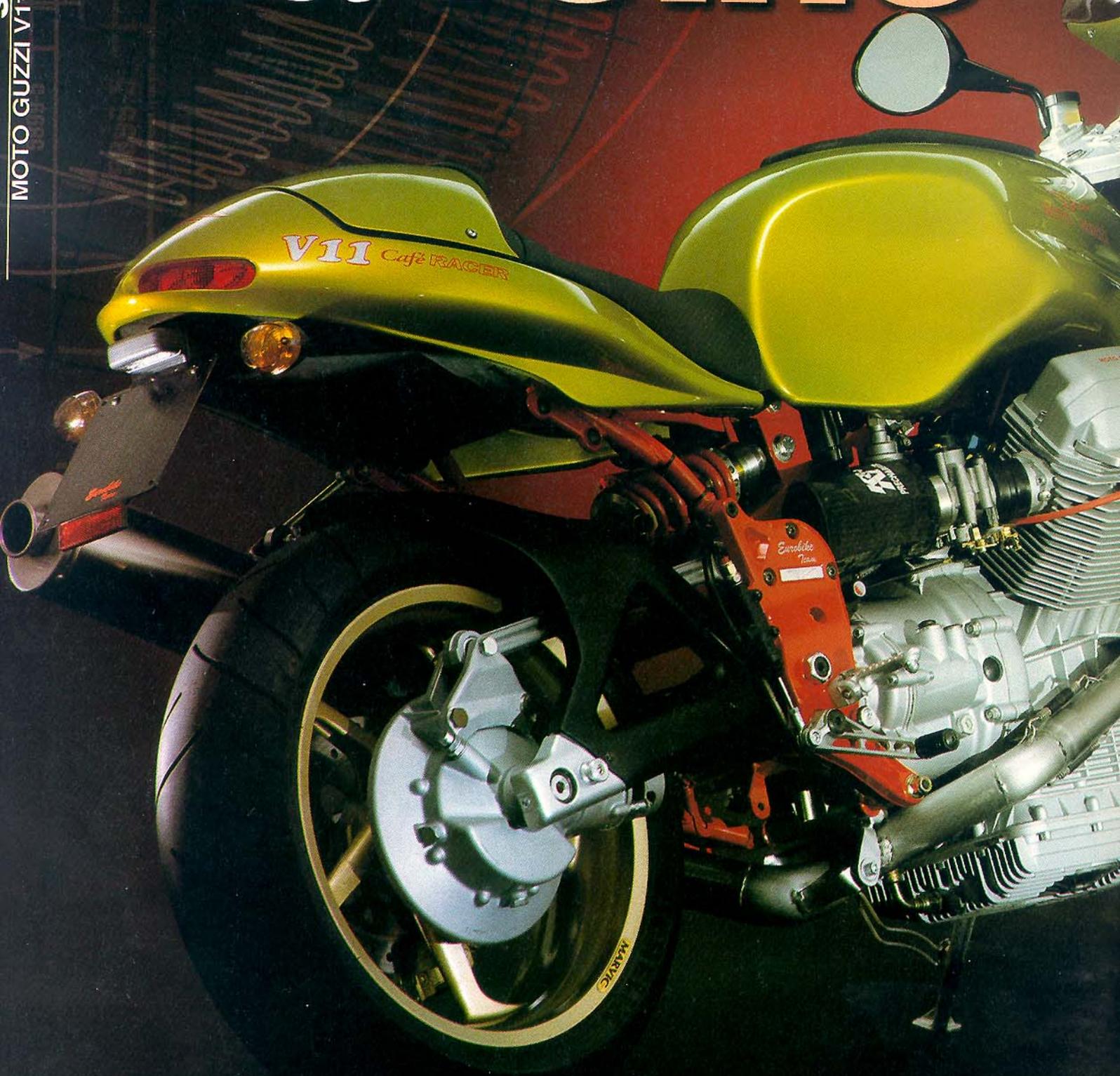


La reine



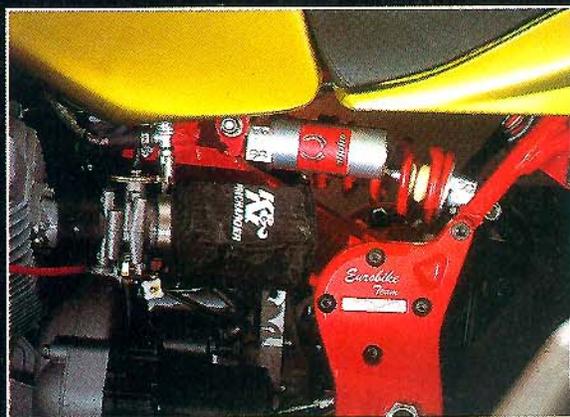
show

Après avoir passé en revue les nouveautés des grands constructeurs,

cela vaut la peine de vous montrer la plus belle spéciale présente au dernier salon de Paris. Où ça ? Sur le stand Café Racer, évidemment !

Voici la V11 Café Racer, réalisée en un temps record par Eurobike en collaboration avec votre magazine préféré.

Sous le regard très intéressé de la maison mère...



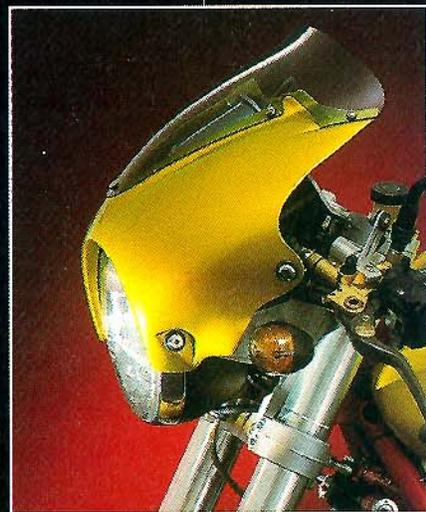
Et de deux ! Notre collection de spéciales réalisées en partenariat avec les meilleurs ateliers italiens s'élargit cet automne avec la Moto Guzzi V11 Café Racer. Il s'agit du petit bijou que vous voyez sur ces pages, et que les visiteurs du salon de Paris ont pu admirer sur le stand occupé par *Café Racer*, *Freeway* et *Custom Machines*.

Pour cette V11, exactement comme pour la Café Monster (présentée au dernier salon de Milan par Ducati Performance dans sa version définitive qui sera commercialisée en kit), tout a commencé par une sorte de "provocation" de la part de Moto Guzzi. Les paroles de Nicola Poggio, directeur commercial et marketing de la maison de Mandello, ont résonné comme un défi.

« La V11 Sport est un authentique café-racer à l'italienne », avait-il dit lors de la présentation officielle en juin dernier. Non, cher Nicolas, la V11 est une splendide base pour café-racer, avons-nous répondu dans notre barbe : chaque café-racer est une moto

unique, reflet de la passion de celui qui l'a créée. Le défi était déjà relevé, même si l'intéressé ne le savait pas encore : avant même de lui en faire part, nous avons contacté Edoardo Cavallaro, proprio de l'atelier Eurobike de Padoue, et l'avons convaincu de se lancer avec nous dans l'aventure. Ensuite, retour chez Nicola Poggio et... miracle, il ne nous a pas jetés dehors, acceptant même de nous donner un coup de main. Même en sachant que nous n'utiliserions pas les accessoires "officiels" patiemment sélectionnés par Marco Sarcoli. Et avant même que ne soit lancée la production en série de la V11, la maison de Mandello nous a fourni illico un des premiers prototypes construits : n'en jetez plus...

Nous nous sommes donc mis au travail. Nous voulions alléger la V11, esthétiquement mais aussi physiquement, en intervenant par la même occasion sur les aspects qui ne nous avaient pas entièrement satisfaits lors du premier test. La moto nous avait beaucoup plu, mais nous avons repéré quelques légers louvoiements à haute vitesse, ainsi qu'un fonctionnement perfectible de l'amortisseur arrière en cas de conduite très spor-



Petit sauve-vent pour mettre le nez dans la bulle, la V11 Sport Eurobike se prête facilement au jeu de la tendance café-racer. D'ailleurs, c'est marqué dessus.

À peine sortie des chaînes de montage, la V11 Sport s'offre une tenue de combat qui rappelle le bon vieux temps de la V7 du même nom. Une recette qui a toujours son charme.



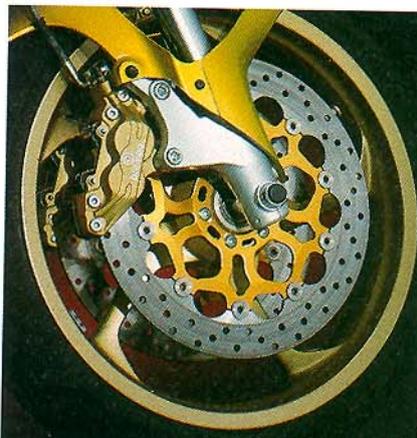
Le gros deux en un made in Eurobike permet au bon vieux twin de s'exprimer pleinement tout en gagnant quelques chevaux.

tive. Voilà quels étaient les objectifs de départ. Ensuite, vous savez comment ça se passe : une modif en entraîne une autre...

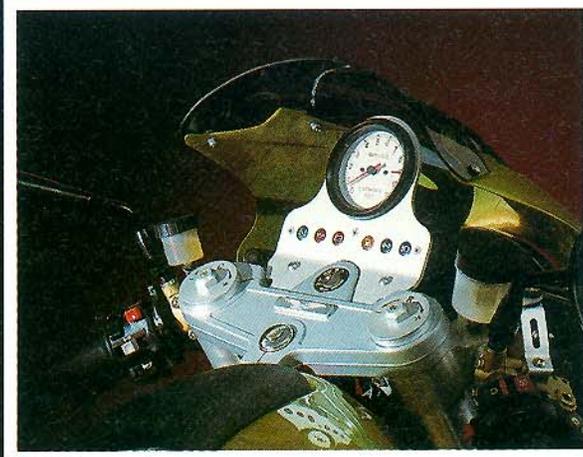
Recette maison...

Le résultat est sous vos yeux. Du point de vue esthétique, l'élégante et classique peinture "Verde Legnano" de série a été conservée, sans aucun recours à des effets de style douteux, en adoptant seulement des touches plus agressives et profilées de couleur rouge, comme le cadre de la V11. Sur la partie avant, le carénage tête de fourche prélevé sur

une V10 Centauro, légèrement modifié pour s'adapter au phare de plus gros diamètre derrière lequel se trouve le tableau de bord monoinstrument en pro-



venance d'une Jackal. Sur cette platine ont pris place le compte-tours et les voyants. Sur la coque arrière se détache en revanche le nouveau feu à LED encastré, une solution géniale qui "nettoie" tout l'arrière de la moto, allégé ensuite par le petit support de plaque en alu qui a pris la place de l'espèce de gros ongle en plastique noir de série. L'élimination des caches latéraux, enfin, a affiné de façon décisive la silhouette de la V11, mettant encore plus en valeur le cadre et l'élément amortisseur qui, comme vous l'avez constaté, n'est pas celui de série mais un nouveau Bitubo à réservoir séparé et réglable en préchar-



Le tableau de bord a été prélevé sur une Jackal : les informations délivrées sont minimalistes. Qui a du temps à perdre avec ça ?

que l'arrière, plus gros, améliore la tenue de route en courbe, éliminant certains petits louvoiements qui se manifestent quand on prend des angles sérieux. L'intervention sur les freins est elle aussi sans concession : les nouveaux disques avant Brembo série Or de 5 mm avec étriers en alliage léger sont ce qui se fait de mieux en ce moment. À l'arrière, par contre, ont été montés un disque en fonte de moindre diamètre et un support d'étrier flottant avec dispositif antidribble, pour diminuer la puissance de l'élément de série qui bloque un peu trop facilement. Autant de considérations relatives à un usage extrême et méchant de la moto, mais comme nous étions sur notre lancée... Et les résultats sont bons, même du point de vue du comportement routier. Les louvoiements à haute vitesse dont nous parlions ont pratiquement disparu.

Après une longue série de tests, Edoardo a mis au point une recette faite d'interventions modestes mais efficaces pour obtenir une plus grosse charge sur la roue avant. Par exemple en remontant la fourche de 5 mm dans les tés et en utilisant un pneu rabaissé de /60 à la place du /70 de série. Mais aussi en déplaçant la batterie légèrement sur l'avant, sous le réservoir. Et en montant des guidons bracelets en ergal de Robby Moto, résolument plus bas que les originaux. La touche finale a été apportée par la tête de fourche qui élimine les turbulences causées par l'instrumentation et offre un abri aérodynamique au pilote.

Et le moteur ? Pour l'instant, il a été épargné : les seules interventions concernent le remplacement du filtre à air par deux éléments libres K&N, le montage d'un échappement 2-en-1 avec collecteurs et tubes d'acier inox de 0,8 mm d'épaisseur et 50 mm de diamètre, et d'un silencieux de section ovale en titane avec chambre interne conique, le tout rigoureusement *made in Eurobike*. Si quelques chevaux ont été gagnés dans l'opération, c'est surtout la disponibilité et la "méchanceté" de la courbe de puissance qui ont été améliorées. Pour l'avenir, quoi qu'il en soit, les grandes idées ne manquent pas. Nous en reparlerons, à moins que Moto Guzzi ne nous reprenne la moto histoire de l'étudier de près...

L'arrière reçoit un feu à led dont la discrétion permet d'apprécier les galbes du dossier de selle à leur juste valeur.

texte G. Hostrider • photos Wolfango/Carrstudio

ge et détente. Il fonctionne à merveille, valorisant l'excellente partie-cycle, et se voit prolongé par une belle vis rouge qui semble faite exprès pour cette moto...

... pour partie-cycle affûtée

En parlant de partie-cycle, vous avez sûrement remarqué les jantes Marvic Penta en magnésium (de 3,50-17 à l'avant et 5,50-17 à l'arrière) et les pneus Michelin, respectivement TX15 120/60 Race 3 et TX25 180/55 Race 3 : de l'avant nous reparlerons plus loin, tandis

