





Moto Guzzi V11 Sport

Café Racer à l'italienne

Certains jours, on aimerait bien gagner au loto. Je veux dire qu'il y a de plus en plus de motos excitantes et on pressentait que la Moto Guzzi V11 Sport en serait un bon exemple. Bingo, **en digne héritière de la mythique V7, elle réactive les vieux principes de la marque** en les remettant au goût du jour. Une réussite totale.



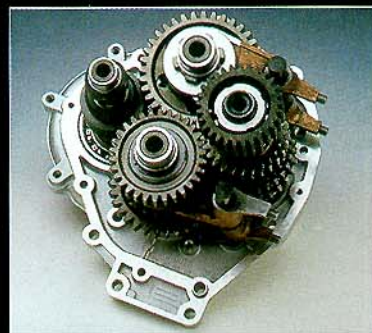
Avertissement: il est formellement interdit de tourner la page sans lire cet essai, même si vous détestez les Guzzi. C'est connu, la gent motarde se divise en deux catégories d'individus: ceux pour qui Moto Guzzi est pratiquement un culte religieux; et les autres, qui ne verraient pas d'un mauvais œil Mandello del Lario rayé de la carte. Alors, pourquoi même ceux-là devraient-ils lire l'essai de la V11 Sport? Parce que la nouvelle Guzzi pourrait bien être leur prochaine moto, tout simplement: nous avons vu des cinglés de la poignée qui l'évaluaient attentivement après avoir fait un tour sur les "aigles verts"... Les guzzistes patentés appellent ainsi la V11 Sport, et ils sont enragés: il faut les comprendre, ils attendaient depuis des années de revoir au catalogue Moto Guzzi une vraie Guzzi, pas une simili-daube réalisée à la va-vite pour

surfer sur une tendance déjà à moitié enterrée (comme ce fut le cas avec les scooters). Eh bien, l'attente est finie: la V11 Sport est une vraie Guzzi, profondément enracinée dans la tradition et l'âme dévouée à la technologie moderne mais utile, pas de la science-fiction plus ou moins crédible. Et les prochaines motos qui arboreront l'aigle sur leur réservoir seront aussi de vraies Guzzi: c'est la promesse formulée par les nouveaux dirigeants de la marque de Mandello, qui comptent bien revenir à des niveaux de production mesurables en dizaines de milliers et à des ventes tout aussi abondantes. Après avoir vendu en 1998 près de 5700 motos (mais les commandes étaient bien supérieures), on vise au moins pour 1999 les 7000 motos vendues, puis une augmentation jusqu'à saturation, si possible, des capacités de production du site de Mandello, évaluées à près de 15000 motos par an. La partie que sont en train de jouer Mark Hauser (chairman de Moto Guzzi Corp., la société cotée au NASDAQ de New York) et Mario Scandellari (admi-

nistrateur délégué de Moto Guzzi SpA, l'entreprise qui fabrique réellement les motos), est très difficile. Mais ces deux-là méritent un minimum notre confiance: après ce qui est arrivé ces dernières années, accepter de tenir ces deux postes demandait une bonne dose de courage! Le "new deal" de Mandello les a déjà obligés à prendre quelques décisions difficiles, pour ne pas dire douloureuses, par exemple de renoncer à la production de modèles annoncés en grande pompe comme la V7 Ippogrifo (dommage...), ou encore le scooter baptisé Trotter, présenté à Munich (tant mieux...). En revanche, si tout marche comme prévu, nous pourrions découvrir une autre belle surprise dès le prochain salon de Milan, puisqu'il s'agira d'une Guzzi encore plus Guzzi que la V11 Sport... En somme, l'arrivée de l'Aigle vert coïncide avec l'opération "récupération clients", c'est à dire la reconquête de ces passionnés qui, ces dernières années, avaient déserté la marque pour cause de manque de propositions intéressantes au catalogue Moto Guzzi. Avec raison: la V11 Sport a été présentée en septembre 1997, mais les ventes ne commenceront qu'en septembre 1999. La raison d'un tel retard est à chercher dans les continus changements de management, mais aussi dans la volonté d'offrir un produit parfait ou presque,

comme en témoigne par exemple la nouvelle boîte à six rapports qui causera aux guzzistes un véritable choc: douce, précise, infaillible quand on cherche le point mort, elle ne rappelle le passé que dans le léger "clonk" de l'embrayage et dans la course du sélecteur, supérieure à la moyenne. La V11 aurait certes pu arriver sur le marché une année plus tôt en conservant l'antique boîte cinq vitesses, mais cette option ne permettait pas de monter le pneu arrière de 170, précieux pour la tenue de route et aussi pour l'esthétique.

Maintenant que nous avons la Sport en face de nous, nous apprécions que la gestation ait été aussi longue: mieux vaut quelques mois d'attente en plus pour un produit valable, qu'une moto ratée vite jetée sur le marché. Elle est définie sur les dos-



siers de presse comme un "café racer à l'italienne", ce qui a beaucoup plu à Luciano Marabese, responsable des lignes de la V11. Lors de la présentation officielle, Marabese était radieux: son vieux rêve d'une super Guzzi rétro-tech, moderne et classique à la fois, il l'a finalement réalisé! Il avait tenté (en vain) de convaincre les pontes de Mandello en 1995, à l'occasion du vingtième anniversaire de la Le Mans 850; et peut-être même avait-il déjà jeté quelques croquis sur le papier, même s'il ne l'a jamais admis...

La boîte magique

Cette moto nous plaît beaucoup à nous aussi, tout à la fois fine et musclée, monoplace de combat ou bien sport-tourer de classe. Ce n'est pas une blague, préparez-vous à voir voyager cette V11: parmi les accessoires officiels sont déjà prévus des sacoches latérales et des têtes de fourches, ainsi que de nombreuses petites choses comme des guidons relevés de type street-bike, des doubles phares, des roues à rayons, des kits performance pour le moteur, des silencieux en carbone et des échappements complets 2-en-1 en aluminium. Si quelque chose dans cette liste vous rappelle une certaine

V7 Sport

une sportive mythique

Quand elles la rencontraient, même les plus rapides sportives anglaises et japonaises lui cédaient le passage. Parce que la Moto Guzzi V7 Sport était rapide, très rapide, mais surtout parce que sa tenue de route était légendaire. Elle était belle aussi, avec cette sil-

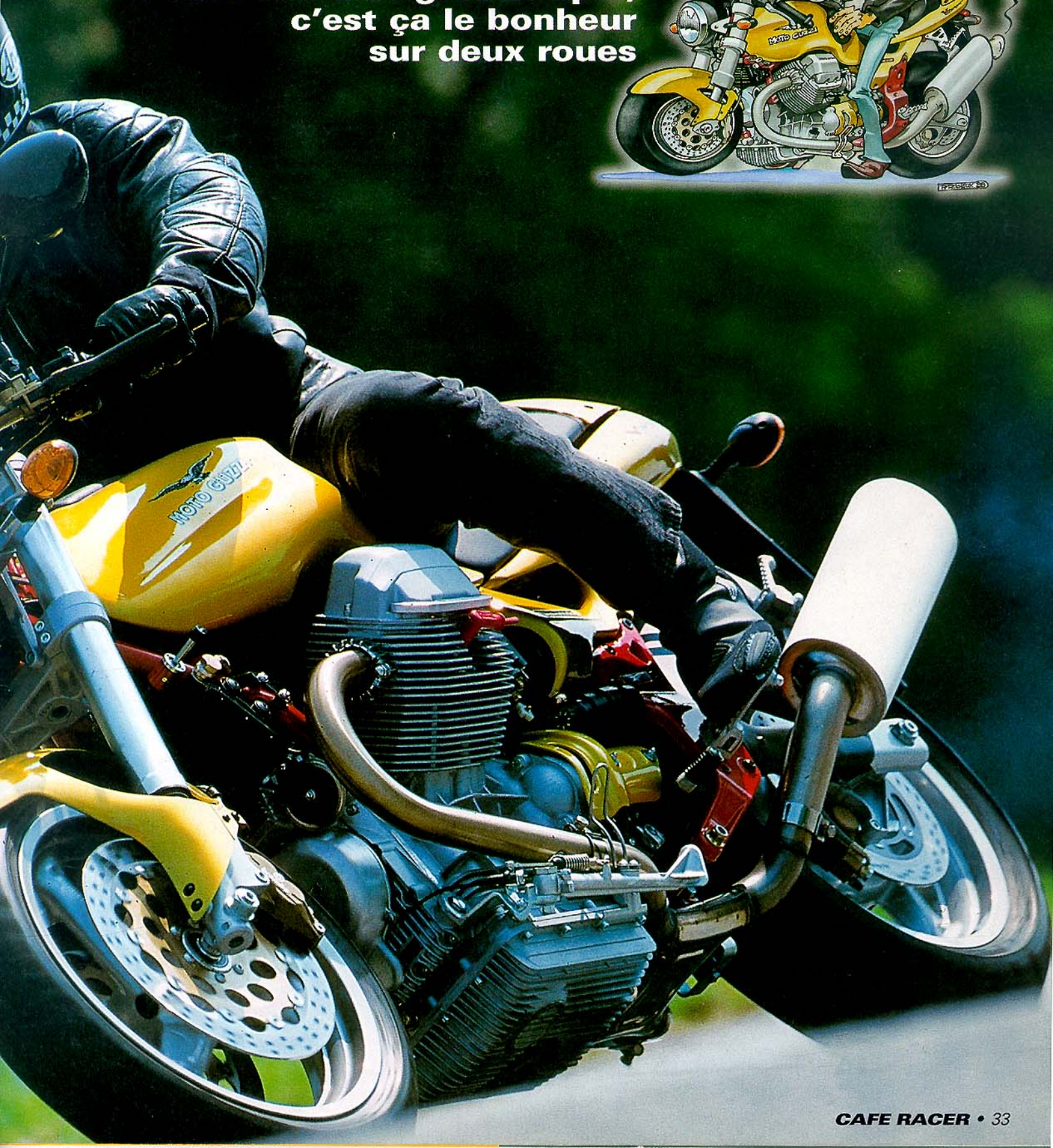
houette longue, basse, musclée, ce réservoir arrondi et les cylindres qui pointaient à peine par-dessous comme les biceps d'un félin prêt à l'attaque. Et la couleur? Le réservoir et les flancs étaient peints dans un étrange vert métallisé: Moto Guzzi l'appelait "Verde

Legnano", parce que c'était la couleur utilisée par la célèbre fabrique de bicyclettes Legnano pour ses modèles de course. Mais ce qui étonnait le plus, c'était ce cadre, peint en rouge vif: pourquoi un contraste aussi voyant avec le reste de la moto? Simplement parce que

l'ingénieur Lino Tonti, l'homme qui avait conçu et réalisé la V7 Sport, était un homme fier de son travail. Enfin, de son chef-d'œuvre: un petit bijou en tubes d'acier de diamètre assez réduit, qui embrassait solidement mais doucement le bicylindre en V de Mandello, lui faisant exprimer jusqu'au bout son formidable potentiel. Un cadre né pratiquement parfait, au point d'être resté en production jusqu'à aujourd'hui sans modification majeure: la géométrie et les cotes caractéristiques des cadres des actuelles California (y compris la récente Jackal) sont toujours celles dessinées en 1971 par Tonti. Maintenant le témoin est passé à la V11 Sport: sera-t-elle à la hauteur d'une telle aînée? Nous pensons que oui.



**Petite route et gros couple,
c'est ça le bonheur
sur deux roues**





Voici le V-twin italien dans toute sa splendeur. Joli coup...



"SpeedTriple" avec son double phare chromé, ce n'est pas un hasard: l'esprit est le même, seul change le nombre de chevaux et la façon de les délivrer, mais avec la V11 aussi, c'est le fun assuré... Au premier contact, on remarque la bonne hauteur de selle, et le rapport tout aussi correct entre la selle et le guidon en deux parties: une plaisante proposition de

Guzzi qui offre également, comme sur la vieille V7 Sport, la possibilité de régler rapidement la hauteur et l'inclinaison des deux demi-guidons. Dommage que les pilotes de grande taille trouvent les repose-pieds un peu trop hauts et proches de la selle, mais rien de tragique. Un petit coup sur le bouton rouge et la pulsation puissante du twin fait entendre son souffle: la voix est étouffée mais reconnaissable, et l'on remarque tout de suite la rapidité des montées en régime des vraies sportives.

Maintenant, embrayons et passons derechef la première... Mais qu'arrive-t-il au levier, le câble serait-il cassé ou bien? Non, simplement nous ne sommes pas habitués à la douceur du nouvel embrayage hydraulique, ni à la boîte qui n'oppose aucune résistance au passage des vitesses. Un travail optimal qui fera taire les détracteurs, au même titre que les interventions opérées sur la partie-cycle!

Tiens, à propos de cette dernière, les nouveautés sont peu nombreuses mais très efficaces, comme nous le verrons: la colonne de direction voit son inclinaison passer de 26° (pour la 1100 Sport) à 25° tandis que l'empattement est réduit de seulement 4 mm, malgré le bras oscillant rallongé (la nouvelle boîte est plus courte) pour minimiser les réactions typiques du cardan. Les nouvelles suspensions sont multi-réglables, tandis que la roue arrière montre un beau pneu de 170/60. Le résultat de ces interventions, modestes prises séparément, tient presque de l'incroyable. En pre-



mier lieu, la V11 Sport est très confortable, et son rayon de braquage permet d'effectuer des demi-tours sur les petites routes de campagne. Mais la chose la plus inattendue est la maniabilité et l'efficacité qui se manifestent dès les premiers mètres parcourus, c'est ce qu'il faut pour profiter des courbes sur les parcours mixtes.

Une digne héritière

Dès que la route commence à monter, les courbes se succèdent, dont le rayon toujours différent nous oblige à improviser à chaque fois et surtout nécessite une grande agilité. C'est justement l'atout le plus flagrant de la V11 Sport, avec l'onctuosité du moteur (la cartographie de la centrale d'injection a été reprogrammée): le 1100 deux soupapes pousse dignement depuis 1500 tours, c'est un plaisir de passer de 2000 à 4000 tours, et à partir de 5000 et plus les vraies armes de l'aigle se manifestent. Et la V11 se montre stable même dans les courbes rapides, un des terrains de jeu préférés des Guzzi depuis l'époque des V7 Sport: bon sang ne saurait mentir! Les revêtements irréguliers ont mis à jour quelques loupements, mais nous n'avons pas eu le temps de vérifier si un réglage différent des suspensions ou une intervention sur la pression des pneus

aurait résolu le problème. Les freins? Jetez un coup d'œil à la fiche technique, la présence de la mention Brembo Or devrait vous rassurer tout de suite...

Le premier essai de la V11 Sport a donc été plus que satisfaisant. Nous ferons en sorte de la tester à nouveau très bientôt, plus longuement — et si possible dans une autre couleur: en plus du vert, le choix existe entre un noir métallisé et un splendide gris argent, avec cadre rouge (comme en 1972 avec la V7 Sport). Décidément, les traditions!

Spécifications

Marque: Moto Guzzi
Modèle: V11 Sport

Moteur

Type: bicylindre en V transversal à 90°, refroidissement par air
Cylindrée: 1 064 cc
Alésage x course: 92 x 80 mm
Distribution: par tiges et culbuteurs, deux soupapes par cylindre
Alimentation: injection électronique
Allumage: électronique digital

Transmission

Boîte de vitesses: 6 rapports
Embrayage: bidisque à sec, commande hydraulique
Transmission secondaire: cardan

Partie-cycle

Cadre: monopoutre en acier
Suspension avant: fourche téléhydraulique Marzocchi inversée, ø 40 mm, réglable en compression et détente, déb. 120 mm
Suspension arrière: combiné VVP hydraulique, réglable en précontrainte de ressort, compression et détente, déb. 105 mm
Frein avant: 2 disques flottants de 320 mm, étriers Brembo Or 4 pistons
Frein arrière: disque de 282 mm, étrier Brembo Or 2 pistons
Roues: Brembo en alliage
Pneus: avant 120/70-17, arrière 170/60-17

Dimensions et poids

Empattement: 1471 mm
Poids: 219 kg
Hauteur de selle: 800 mm
Réservoir: 22 litres

Performances

Puissance max.: 91 cv à 7800 tr/mn
Couple max.: 9,6 mkg à 6000 tr/mn
Vitesse max.: 230 km/h
Prix: 69990 F

Constructeur

Moto Guzzi - tél. 01 41 51 11 90

