

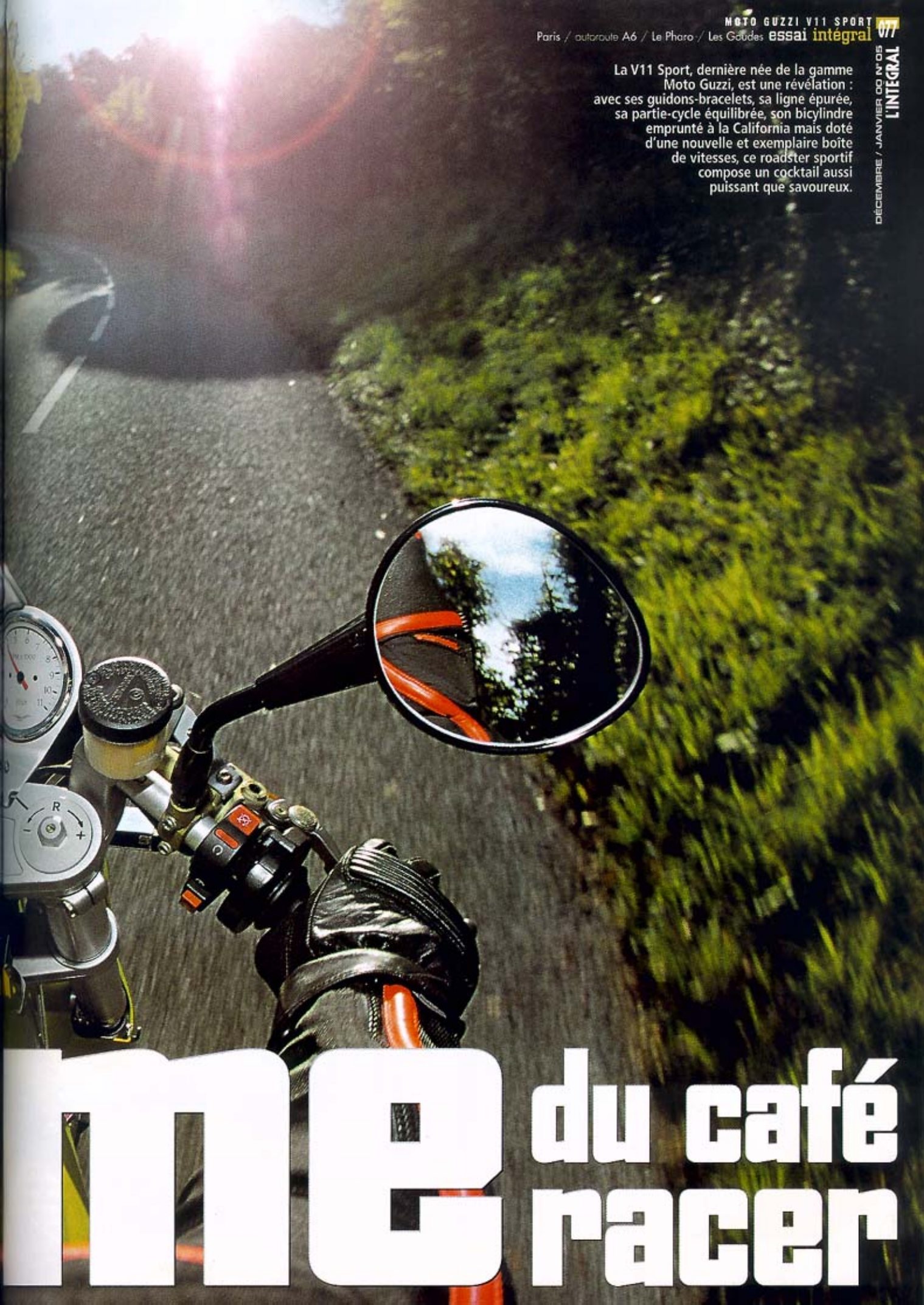
Per il tuo primo L'INTÉGRAL
Planches d'essai: Suzuki et Honda. Suzuki: 02 30 00 00 00. Honda: 02 30 00 00 00.

l'essai intégral

Moto Guzzi V11 Sport

L'arò

La V11 Sport, dernière née de la gamme Moto Guzzi, est une révélation : avec ses guidons-bracelets, sa ligne épurée, sa partie-cycle équilibrée, son bicylindre emprunté à la California mais doté d'une nouvelle et exemplaire boîte de vitesses, ce roadster sportif compose un cocktail aussi puissant que savoureux.



me du café racer

Le neutralité de la partie-cycle de la V11 Sport invite son pilote à emprunter les routes sinueuses. Il doit cependant prendre garde au couple du gros bicylindre qui tend à pousser la moto hors de la trajectoire.



Protégé des projections par un garde-boue en plastique, l'amortisseur arrière WP relié au bras oscillant type Cantilever présente un débattement de 64 mm et offre des réglages de précontrainte, détente et compression.



La V11 Sport s'équipe d'une commande d'embrayage hydraulique. Une première sur une Moto Guzzi de série ! L'écartement des deux leviers est réglable via une molette à quatre crans.

Passé recomposé

Moto Guzzi, la plus conservatrice des marques transalpines, renoue avec l'esprit du café-racer et ose une radicale V11 Sport. Doté d'une boîte de vitesses aussi inédite qu'efficace, ce roadster sportif rend un vibrant hommage à la mythique V7 Sport apparue en 1971. Une réussite qui permettra sans doute à la firme de Mandello de revenir au premier plan en corrigeant son image rustique.

Depuis bientôt deux ans, les posters de la V11 Sport accrochés aux murs de toutes les concessions Moto Guzzi font saliver leur monde. Le modèle de série tant attendu arrive enfin, laissant aux oubliettes l'autre alléchant projet baptisé Ippogrifo (cf. encadré ci-dessous). Ligne trapue, cylindres proéminents, capot de selle arrondi : la filiation de la V11 Sport avec la V10 Centauro, apparue en 1997, saute aux yeux. Le parallèle s'arrête là car ces deux roadsters ne jouent pas dans la même catégorie. Démonstration de force brute, la Centauro se fait impressionnante. Face à la virilité exacerbée de cette grande sœur, la V11 se veut plus rassurante mais dégage également une certaine aura compte tenu de ses mensurations généreuses (219 kg à sec contre 192 kg pour sa concurrente italienne, la Cagiva 1000 Raptor). Dans la plus pure tradition du café-racer, celle des roadsters avec guidon-bracelets, la Moto Guzzi V11 Sport prolonge le mythe de sa monstrueuse aînée.

L'esthétique de la V11 Sport fait mouche et les regards semblent unanimes au sujet de son look ravageur. Dans son argumentaire, le constructeur transalpin la présente en ces termes : "une moto à utiliser surtout pour l'exhibition et les défis" (sic). Pièce maîtresse de l'édifice, le magistral bicylindre en V face à la route s'exhibe sans retenue, soutenu par un cadre à poutre unique qui rappelle le mythique *telaio rosso* (cadre rouge) de la pré-série de V7 Sport, produite en 1971 (voir p. 88). La finition de la V11 Sport pourrait être améliorée sur de petits détails. Par exemple, le renvoi de la prise du tachymètre sur la boîte de vitesses reste très exposé en cas de chute. L'œil ne décèle toutefois pas le léger décalage latéral de la roue arrière imposé par le bras oscillant et le pneu plus large que sur la 1100 Sport.

MOTO GUZZI V11 SPORT



69 990 F

10 670 €

garantie (1) **3 ans**

kilométrage **illimité**

ASSURANCE (2)

PARIS

permis + de 2 ans (3) **3 952 F**

+ vol/incendie **6 550 F**

permis + de 10 ans (4) **1 891 F**

+ vol/incendie **3 328 F**

TOURS

permis + de 2 ans (3) **2 656 F**

+ vol/incendie **4 486 F**

permis + de 10 ans (4) **1 287 F**

+ vol/incendie **2 302 F**

(1) pièces et main-d'œuvre

(2) Mutuelle des Motards

(3) coefficient 0,90

(4) coefficient 0,60

L'IPPOGRIFFO PRÉCURSEUR DE LA V11 SPORT

Le subtil mélange rétro/high-tech offert par la V11 Sport a une origine. En 1996, Moto Guzzi dévoila la V7 Ippogrifo. Si ce projet avant-gardiste pour la marque est resté sans suite, les similitudes avec la V11 Sport sont flagrantes. Petite sœur de la V10 Centauro, l'Ippogrifo se pare d'un bicylindre en V de 749 cm³ qui revendique 58 chevaux. Comme sur la V11 Sport, ce moteur reçoit un système d'injection et allumage électroniques. Un radiateur d'huile prend place en position frontale devant l'angle du V. L'embrayage double-disque à sec comporte une commande hydraulique tandis que la boîte de vitesses compte 6 rapports. En revanche, le prototype Ippogrifo se démarque de la V11 par des choix esthétiques qui accentuent d'avantage son côté "rétro". On peut penser que la puissance limitée de cette V7 moderne a poussé Moto Guzzi à revoir sa copie.



La V11 Sport reprend l'architecture de la 1100 Sport, apparue en 1995. Le capot de selle s'intègre si parfaitement à la ligne de la machine que l'on hésite à l'ôter.

C'est donc en égoïste que le pilote s'installe aux commandes. L'angle d'ouverture et la hauteur des bracelets peuvent s'ajuster à volonté afin d'adapter la position de conduite à sa morphologie. En configuration standard, le buste se trouve légèrement en appui sur les poignets, ce qui ne devient réellement gênant qu'après une demi-heure de conduite en milieu urbain. L'importante longueur du réservoir, associée aux poignées basses, permet de maintenir une vitesse de 160 km/h sans gêne. Moelleuse, la selle plutôt large se révèle confortable compte tenu de la philosophie sportive de ce roadster. Notons qu'un conducteur de plus de 1,80 mètres a tendance à se cogner les genoux dans les culasses brûlantes.

UNE ARCHITECTURE EMPRUNTÉE À LA 1100 SPORT UN LOOK RAVAGEUR INSPIRÉ DE LA CENTAURO

Brûlantes... à l'instar de la mécanique qui confère aux Moto Guzzi ce charme si particulier. La V11 Sport reprend le bicylindre en V à 90° de 1 064 cm³ apparu en 1997 sur la California. Par rapport à cette dernière, le volant moteur est allégé afin d'obtenir une réponse plus franche lors de la remise des gaz. La forme modifiée des pistons associée à une nouvelle ligne d'échappement permet d'élargir la plage des régimes utilisables. Le couple dépasse 8 mkg de 3 000 à 7 500 tr/min, aidé par la centrale de gestion de l'allumage et de l'injection qui reçoit un programme inédit. À l'aide d'un ordinateur relié à la carte électronique située sous la selle, ses paramètres peuvent être dorénavant corrigés afin de moduler le comportement moteur, comme c'est déjà le cas sur les Triumph, par exemple. La technologie évolue : il y a 15 ans, le contrôle approximatif de la synchronisation des carburateurs d'un twin Moto Guzzi s'effectuait ainsi : " *Enlever une bougie, puis démarrer le moteur. Ce dernier doit caler au bout de cinq ou six tours* " (Revue Moto Technique n° 53, avril 1984).

La sonorité grave du bicylindre de Mandello caractérise encore et toujours cette mécanique hors du temps. Tandis que les motos modernes semblent étouffées par les normes antibruit en vigueur, particulièrement depuis 1998, le constructeur italien parvient à proposer des machines au chant flatteur. L'adoption d'un coupe contact au levier d'embrayage (impérativement tiré pour lancer le démarreur électrique) plutôt qu'à la béquille comme sur les autres modèles de la marque, permet à la V11 Sport de chauffer tranquillement posée sur son "ergot" latéral. Lorsqu'il atteint sa température de fonctionnement normale, il convient ne pas négliger de couper le starter dont la minuscule commande au guidon se fait très discrète.



◀ L'espace sous la selle reçoit la centrale électronique, une trousse à outils sommaire ainsi que la batterie.

Si la rigoureuse V11 Sport autorise d'incisives entrées en courbe, sa garde au sol s'avère limitée côté gauche avec une béquille latérale qui vient rapidement racler le bitume. ▼

ACCÉLÉRATIONS DE LA MOTO GUZZI V11 SPORT

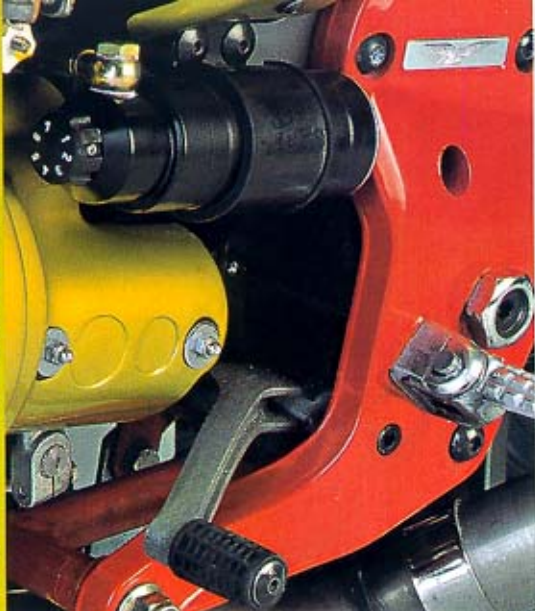
Distance (m)	Vitesse (km/h)	Temps (s)	Ac(m/s/s)
100	118	5,36	3,68
200	147,1	8,06	2,49
300	164,3	10,36	1,77
400	176,3	12,39	1,00
500	183,5	14,39	0,53
600	188,9	16,32	0,52
700	193,7	18,2	0,50
800	196,1	20,05	0,47
900	199,4	21,87	0,50
1000	201,6	23,66	0,38
1100	202,1	25,80	0,30
1200	203,5	28,02	n.s. ⁽¹⁾
1300	204,2	30,01	n.s. ⁽¹⁾
1400	204,8	32,24	n.s. ⁽¹⁾
1500	205,1	32,50	n.s. ⁽¹⁾
1600	205,2	34,55	n.s. ⁽¹⁾
1700	205,3	36,00	n.s. ⁽¹⁾
1800	206,1	38,50	n.s. ⁽¹⁾
1900	206,5	40,02	n.s. ⁽¹⁾
2000	207	42,05	n.s. ⁽¹⁾

■ La valeur de l'accélération (Ac en m/s/s) correspond à l'augmentation de la vitesse de la moto en 1 seconde. Par exemple, au bout de 100 mètres, l'accélération atteint 3,68 m/s/s : la V11 Sport peut alors accroître sa vitesse de 12,25 km/h (soit 3,68 m/s) en 1 seconde. Ainsi, aux 100 mètres, la vitesse de la Moto Guzzi est de 118 km/h. 1 seconde plus tard, sa vitesse atteindra 118 + 12,25 = 130,25 km/h.

(1) n.s. pour non significatif : en effet, à haute vitesse, la mesure de l'accélération est perturbée par la moindre rafale de vent.



La molette de réglage de l'amortissement en compression du combiné arrière (au-dessus de la pédale de frein) est facile d'accès, contrairement à la vis de détente situé sur le corps de cet élément fabriqué par WP.

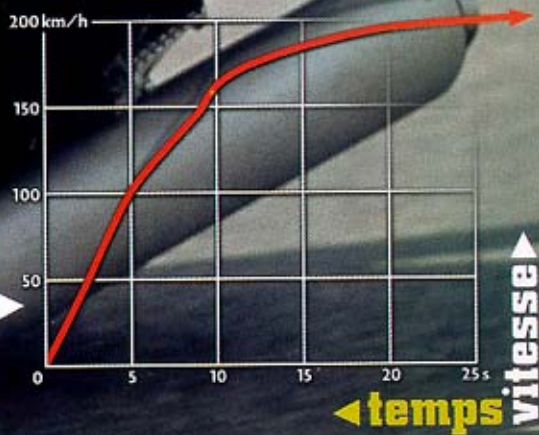


La ligne rétro dessinée par Luciano Marabese et le coloris font de la V11 Sport une machine apaisante qui contraste avec la brutalité de la Centauro, son aînée.



COURBE D'ACCÉLÉRATION

La nouvelle boîte de vitesses aux rapports très serrés confère à la Moto Guzzi V11 Sport des accélérations remarquables, comparables à celle d'une V10 Centauro Sport.



L'esprit roadster : la sensation de liberté ressentie au guidon de la V11 Sport est telle que rien ne peut l'arrêter en vol.



**L'ÉQUIPEMENT
DE L'ESSAYEUR**

Casque : Dainese Ergon Plain.

Blouson : Dainese Excess. Tél. Dainese Pro Shop : 01 56 68 84 00.

Bottes : Frank Thomas Sport Paddock. Tél. Frank Thomas : 04 93 65 25 26.

Gants : Spidi. Tél. JPBC : 04 94 08 20 72.



Le bloc d'instruments est emprunté aux California EV et Special. Ses voyants se révèlent malheureusement peu lisibles au soleil.



Cette Moto Guzzi peut prendre le temps de chauffer sur sa béquille latérale. Histoire de se délecter du chant des silencieux Termignoni.

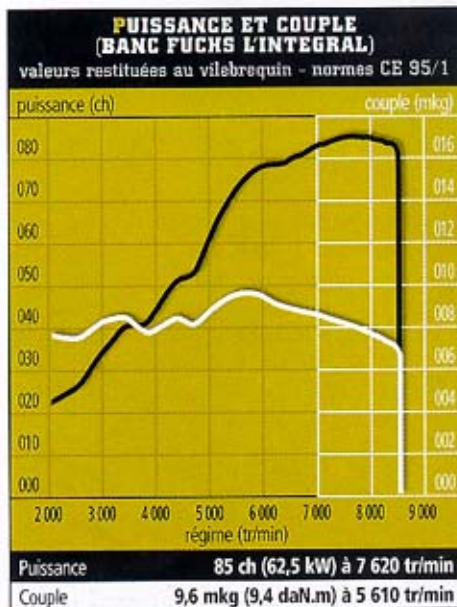


Le double-disque flottant de 320 mm, pincé par des étriers

Pour la première fois sur une moto de série de la marque, les ingénieurs ont doté la V11 Sport d'un maître cylindre d'embrayage hydraulique qui facilite la préhension du levier. Première engagée sans le moindre claquement, le gros V-twin tracte immédiatement. D'une souplesse remarquable, acceptant de rouler à 40 km/h sur la sixième et dernière vitesse, ce moteur délivre une franche poussée dès 3 000 tr/min sur les rapports intermédiaires.

MOTO GUZZI SE DOTE ENFIN D'UNE BOÎTE DE VITESSES DIGNE DE CE NOM

Aux alentours de 5 000 tr/min, il explose littéralement et s'envole vers le régime de puissance maximale, soit 85 chevaux à 7 620 tr/min mesurés sur notre banc d'essai. A ce stade, même s'il dispose encore d'un peu d'allonge, le bicylindre réclame qu'on passe la vitesse supérieure. Au petit jeu des accélérations, la V11 Sport impressionne. En réalisant seulement 12,4 secondes au 400 mètres départ arrêté, elle ne rend que deux petits dixièmes à la V10 Centauro créditée de 12,2 s. aux mains d'Eric Teboul, vice-champion d'Europe de dragster 1999 (cf. *L'Intégral* n°2). Pour mémoire, la Centauro, d'un poids comparable, revendique la bagatelle de 97 chevaux. Les accélérations exceptionnelles de la V11 sont dues à la nouvelle boîte de vitesses à six rapports très serrés (cf. encadré page 84). Cet élément, inspiré de la technologie utilisée en Formule 1, métamorphose un moteur que l'on croyait connaître depuis plus de 30 ans.



▲ Avec seulement 6 000 km au compteur, la V11 Sport essayée affiche 85 ch à 7 620 tr/min. Ces mécaniques sont connues pour ne délivrer leur puissance maximale qu'à partir de 15 000 km environ. Le couple atteint la valeur remarquable de 9,6 mkg à 5 610 tr/min. Les oscillations visibles sur la courbe entre 3 000 et 5 000 tr/min demeurent perceptibles à la conduite : le moteur paraît plus creux à mi-régime, principalement sur les rapports élevés. La brusque montée en puissance provoque une poussée vigoureuse, acceptant devenue rare aujourd'hui, la V11

MOTO GUZZI V11 SPORT

VITESSE MAXI



réelle	212 km/h
compteur	225 km/h
régime lu	8 400 tr/min

ACCELERATIONS



400 m DA	12,4 s.
1 000 m DA	23,7 s.
0 à 90 km/h	3,5 s.
0 à 130 km/h	6,1 s.

REPRISES SUR DERNIER RAPPORT

50 à 90 km/h	4,5 s.
90 à 130 km/h	5,6 s.

CONSUMATION SUR 100 KM



90 km/h	5,2 l.
130 km/h	6,6 l.
maxi	10,1 l.

AUTONOMIE A 130 KM/H

totale	333 km
--------	--------

Si le V-twin reste exploitable sur le couple, dans la plus pure tradition Moto Guzzi, il devient possible de le maintenir en permanence dans sa plage d'utilisation optimale. La sélection précise et rapide tranche totalement avec les autres modèles de boîtes de vitesses du constructeur transalpin. Ainsi équipée, la belle s'ouvre de nouveaux horizons. Si la 1100 Sport demeure une honorable routière sportive, la nouvelle V11 peut sans conteste revendiquer le titre de Moto Guzzi la plus radicale de la gamme aux côtés de la Centauro. L'appellation "Sport" n'est pas usurpée dans son cas. Seule ombre à ce tableau, l'embrayage à sec semble vieillir prématurément lorsque la machine subit des démarrages violents et répétés. D'ailleurs, cette Moto Guzzi reste une italienne parfois capricieuse : on trouve fréquemment un faux point mort entre les troisième et second rapports au rétrogradage. Ce phénomène, associé à un voyant de point mort facétieux, rappelle que les petits défauts de belles de Mandello participent à leur indéniable charme.

CETTE V11 MÉRITE AMPLEMENT SON APPELLATION "SPORT"

Les montées en régime se voient ponctuées par un pilonnage mécanique insistant. A vitesse constante, il semble que le moteur "tape" sans relâche dans les bracelets. Phénomène plaisant mais qui devient usant à la longue si la route reste obstinément droite et monotone. En revanche, dans les portions sinueuses, le bicylindre propulse frénétiquement d'un virage à l'autre. Que les courbes soient lentes ou rapides, la V11 Sport s'y inscrit aisément, profitant de la réduction de son empattement et de l'angle de sa colonne de direction par rapport à la 1100 Sport. La V11 demande plus qu'un regard pour être dirigée : il convient de lui imprimer sa volonté. Ainsi menée, elle bascule sur l'angle avec neutralité et sans surprise. L'effet de "soulèvement" de la moto à l'accélération et de "descente" à la coupure des gaz, typique dans le cas d'une transmission acatène, se voit pratiquement supprimé. Un résultat obtenu grâce à l'augmentation des dimensions de l'arbre de cardan (plus long de 50 mm par rapport à la 1100 Sport, il passe de 315 à 365 mm) et de la barre de réaction qui, justement, corrige les effets négatifs décrits plus haut.

La tenue de route se révèle également sans faille sur revêtement bosselé. La fourche Marzocchi (dont un tube assure l'amortissement en détente et l'autre en compression) ainsi que le combiné arrière WP encaissent les inégalités sans montrer le moindre signe de faiblesse. Il reste toujours possible d'infléchir la trajectoire pour éviter un nid de poule. Malgré cet heureux accord des suspensions, le pilote se trouve légèrement secoué sans que cela ne provoque de réelle gêne. Contrepartie du couple omniprésent, la V11 Sport marque une nette tendance à élargir sa trajectoire en sortie de virage. La garde au sol est suffisante à droite tandis que la béquille latérale frotte rapidement à gauche.

Gage d'une longévité accrue, la vitesse de rotation du cardan de la V11 Sport (dont l'arbre n'est pas caréné) est moins élevée que sur les California grâce à l'adoption de la nouvelle boîte de vitesses.



Reconnaissable à ses culasses proéminentes, le *twin* à deux soupapes par cylindre a été préféré au modèle quatre soupapes de la Centauro dont les nombreuses pièces sous-traitées grevèrent le prix de revient.

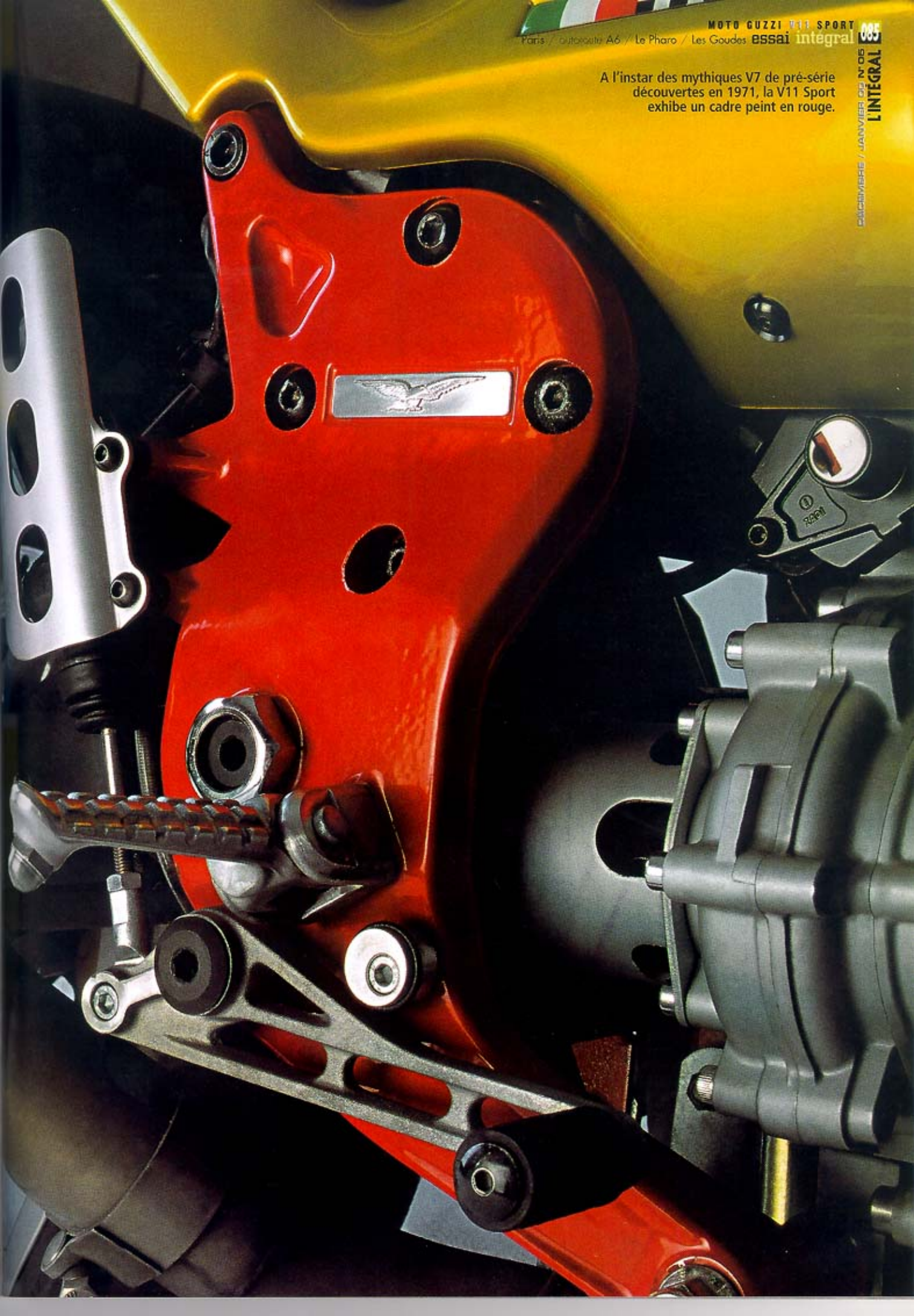


BOÎTE DE VITESSES LA FORMULE V

Révolution chez le constructeur de Mandello : la V11 Sport s'équipe d'une boîte de vitesses à six rapports, inspirée de la technologie utilisée en Formule 1. Munie de quatre arbres au lieu de trois sur le modèle à cinq rapports, elle diffère également par sa longueur inférieure de 70 mm. La principale évolution réside dans le remplacement du barillet de faible diamètre par deux roues dentées de gros diamètre afin d'assurer une meilleure sélection. Le rapport de transmission obtenu a permis de réduire la vitesse de rotation du cardan au bénéfice de sa longévité. A la conduite, le résultat dépasse les espérances : la précision et la rapidité des changements de rapport sont en progrès et le nouvel étage (plus serré) ouvre de nouvelles perspectives au bicylindre de la California, qui se découvre ici un tempérament sportif.



A l'instar des mythiques V7 de pré-série découvertes en 1971, la V11 Sport exhibe un cadre peint en rouge.



Confortable et rigoureuse quelle que soit la qualité du revêtement, la V11 Sport ne modérera les ardeurs de son pilote que par son absence de protection.





En ville, le pilote est perturbé par l'important diamètre de braquage et la position en léger appui sur les poignets.



Pourtant assis sur une selle large et confortable, le passager souffre d'avoir les jambes trop repliées.



Le radiateur d'huile se situe dans l'angle du V-twin et non au ras du sol où il reste très exposé, comme sur la Centauro. Au-dessus, l'amortisseur de direction : rassurant mais pas convaincant.

Cette machine s'affiche cependant et sans conteste comme la Moto Guzzi disposant du potentiel sportif le plus élevé. En revanche, sous la pluie, les pneumatiques Pirelli Dragon qui l'équipent d'origine ne contiennent pas le couple du bicylindre. Prudence conseillée à la remise des gaz sur le peu d'angle toléré par l'élément liquide. D'ailleurs, même sur sol sec, les lignes blanches paraissent exagérément glissantes au guidon de cette moto débordante d'énergie. Nous avons eu l'occasion d'essayer également une V11 Sport chaussée de Dunlop D207 : leur comportement sur sol mouillé s'avère plus prévisible tandis que, sur le sec, ils confèrent à la machine un tempérament plus incisif.

LE CŒUR DE MANDELLO PAR MOTO GUZZI APRÈS VERDI ET LES CŒURS DE NABUCCO

Au cours d'un ravitaillement (la V11 Sport consomme, en moyenne, 8 litres pour 100 kilomètres), une Moto Guzzi V7 Sport de 1972 nous rejoint. On dirait une V11 en modèle réduit. Plus fine et moins haute de selle (770 mm contre 800), l'inspiratrice du nouveau café-racer est toutefois plus longue (2 165 mm contre 2 110). Les bracelets sont réglables tout comme ceux de la V11. En selle, les positions de conduite se ressemblent, l'ancienne offrant une assise plus ferme. Sur cette dernière, le sélecteur se situe à droite, première en haut. Au moment de démarrer, la dureté de l'accélérateur permet de comprendre pourquoi les possesseurs de ces machines cherchaient désespérément des astuces pour pallier le problème : la poignée de gaz constituée à elle seule un excellent antivolt ! Le bicylindre de 748,4 cm³ tracte vigoureusement et, curieusement, vibre moins que celui de la V11. Le couple de renversement se fait moins marqué sur la 750. La stabilité exemplaire de la partie-cycle de la V7 surprend : l'empattement semble démesuré alors qu'il affiche au contraire 10 mm de moins que celui de la Moto Guzzi moderne. En revanche, la tenue de route de l'ainée se dégrade sur revêtement inégal.

Si la V7 Sport et ses freins à tambours ralentissent très fort, la V11 Sport propose un système de freinage proche de la perfection. Les deux disques avant de 320 mm de diamètre se voient pincés par des étriers Brembo Oro à quatre pistons opposés qui assurent une capacité de décélération suffisante en toute circonstance.

MOTO GUZZI V11 SPORT

BRAQUAGE



diamètre 5 070 mm

POIDS CONSTRUCTEUR

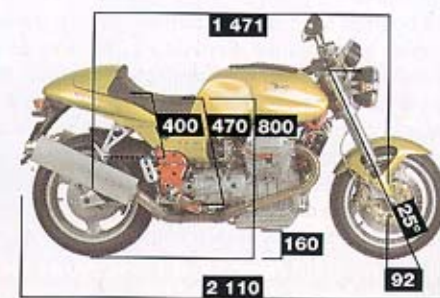


à sec 219 kg

POIDS VÉRIFIÉ

pleins faits 238 kg

MESURES (MM)



Le levier droit de la V11 Sport offre un *feeling* remarquable. Sur route bosselée, les suspensions secondent les freins à merveille et absorbent les inégalités même lors de situations d'urgence. A l'arrière, la longue course de la pédale permet de doser sans difficulté la puissance - suffisante - du simple disque de 282 mm de diamètre. Une vitesse d'entrée en courbe trop élevée peut faire dévier le conducteur optimiste sur la voie de gauche. Dans ce cas, la prise des freins sur l'angle ne relève pas exagérément la moto mais emmène "droit devant". Il convient alors de brusquer quelque peu les 238 kg tous pleins faits de l'engin en accentuant le contrebraquage pour garder sa ligne initiale. Il n'en est pas de même sur la V7 qui demande d'avantage de circonspection lors d'un ralentissement sur l'angle. Si la manœuvre reste périlleuse sur l'ancienne, notons que les pneumatiques modernes offrent une adhérence dont les motards des années 70 n'osaient pas rêver.

LA V11 SPORT PERPÉTUE LA PHILOSOPHIE RADICALE DE LA V7 SPORT DE 1971

Arrivés sur l'autoroute, la V7 Sport disparaît des rétroviseurs (peu fonctionnels) de la V11. Si leurs vitesses maximales restent proches (212 km/h pour la moderne contre 206 km/h pour l'ancienne), le coffre du 1100 cm³ impose sa loi. Le pilote allongé sur la V11, la garniture de mousse présente sur le réservoir l'autorise à y reposer son casque sans en rayer la peinture. Les grandes courbes rapides permettent de tester les différents réglages de l'amortisseur de direction, accessible en roulant, avec la main gauche. Serré au maximum, cet élément de sécurité fige le guidon tandis que les tentatives pour compenser les très légères oscillations du train avant restent malheureusement vaines.

Un feu rouge nous apporte la preuve qu'il est désormais possible de trouver le point mort d'une Moto Guzzi à l'arrêt : les traditions séculaires se perdent ! L'équilibre général de la V11 Sport permet de réaliser un demi-tour sans problème malgré le diamètre de braquage conséquent (5 070 mm). S'il demeure facile de se faufiler entre les voitures, la largeur des silencieux d'échappement peut surprendre et nécessite quelques précautions pour ne pas érafler une portière. La prudence est également requise lors des descentes de trottoirs : la partie inférieure du bloc moteur s'avère susceptible de racler le sol, ce qui ne manquera pas de laisser une empreinte profonde dans son carter.

La béquille latérale abandonne enfin son traître renvoi automatique. Cependant, positionnée à l'avant du cadre, son actionnement du bout du pied demande une certaine habitude. A noter que le poids non négligeable de la Moto Guzzi ne facilite pas les évolutions à l'arrêt. Peu pénalisante, l'absence de béquille centrale se voit compensée par le cardan qui réduit l'entretien courant de la transmission à sa plus simple expression.

LA V7 18 ANS APRÈS

En 1969, afin que la marque Moto Guzzi reste compétitive, l'ingénieur en chef Lino Tonti s'est vu confier la réalisation d'une moto répondant au cahier des charges suivant : 200 km/h, 200 kg et cinq vitesses. A titre de comparaison, la mythique Kawasaki 750 H2, dévoilée en 1972, pesait 195 kg à sec et frôlait les 200 km/h. 150 modèles de pré-série à cadre rouge furent assemblés à la main afin d'homologuer la machine pour la compétition. La commercialisation du modèle définitif débuta en 1971. Inspiratrice de la V11 Sport de notre essai, la V7 Sport, dont le cadre sera finalement peint en noir, affiche une puissance de 70 chevaux à 7 000 tr/min, pèse 206 kg, atteint 206 km/h et abat le 400 mètres départ arrêté en 13,6 secondes. A l'époque, son prix de 15 200 F en faisait une moto de luxe, les machines concurrentes proposant des tarifs proches de 11 000 F. De nombreux propriétaires de V7 Sport ont repeint eux-mêmes le cadre en rouge. Afin de différencier les rares Telaio Rosso des machines de série, notons que les carters de la boîte de vitesses sont lisses sur la moto de pré-série. A titre d'anecdote, le démarreur comme l'antivol de direction de la V7 proviennent du constructeur automobile Fiat et fonctionnent comme celui d'une automobile : le *twin* s'ébroue quand on tourne la clé de contact. ▶

Cette V7 est équipée du double-disque de frein avant apparu sur les modèles de 1973 en remplacement du tambour double-came.

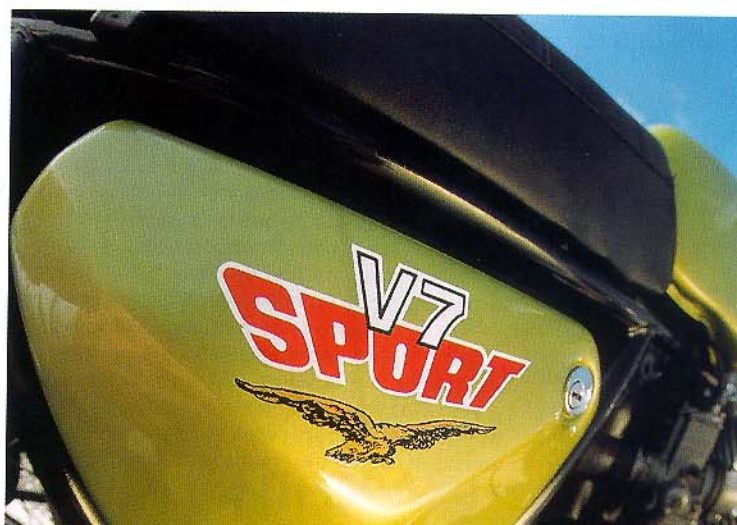


Les demi-guidons de l'ancêtre, fixés sur les tubes de fourche, sont réglables en écartement et en hauteur, comme ceux de la V11.

Malgré son âge avancé, la V7 Sport affiche une agilité et une stabilité à la hauteur des prestations de son héritière. Ses suspensions marquent le pas dès que la route se dégrade.



Il y a 18 ans, les voyants de la V7 Sport étaient déjà peu lisibles et le point mort aussi farceur que celui de la V11. Son bicylindre de 748,4 cm³ délivrait 70 chevaux à 7 000 tr/min.



Tout un symbole ! La V7 Sport fut la première moto de série italienne à dépasser les 200 km/h. Mais n'oublions pas que, dans les années 50, la Vincent 1000 Rapid Black Shadow atteignait déjà 208 km/h.



BILAN

Forte d'un atout séduction indéniable, la V11 Sport associe un look résolument rétro à d'honnêtes prétentions sportives. La plus racée des Moto Guzzi se révèle docile et avenante pour qui apprécie les balades à bon rythme. Facile à vivre au quotidien, elle fait oublier les petits défauts caractéristiques des motos de la firme de Mandello. La nouvelle boîte de vitesses transfigure le bicylindre de 1100 cm³ : les rapports serrés associés à la précision de la sélection en font un outil redoutable sur route sinueuse. En revanche, son poids élevé limite ses aptitudes sur circuit. Sur le créneau du sport routier, la V11 supplante la Moto Guzzi 1100 Sport (qui reste au catalogue) : plus vive, plus précise et pourvue d'un moteur plus disponible, seule l'absence de protection du roadster plaide en faveur de sa devancière. Visuellement moins impressionnante que la Centauro, la V11 Sport devrait également imposer ses qualités routières face à sa grande sœur à huit soupapes. Enfin, son tarif de 69 990 F la positionne en concurrente directe de la Triumph 955 Speed Triple, proposée au même prix. Elle pourrait même détrôner la Ducati 900 Monster, archétype du roadster sportif frimeur. Il suffit de stationner la V11 Sport l'espace de dix minutes dans une rue en observant les badauds pour se faire cette réflexion.

[O. Pernot]

Remerciements

Merci aux concessionnaires Moto Guzzi "Comptoir du Sud" à Marseille et Behra Moto à Saulxure ; au Scuderia Guzzi Club (tél. : Didier Moreau 02 51 00 76 71) et à Victor, propriétaire de la V7 Sport.

Bien qu'elle rende 9 chevaux à la Centauro à huit soupapes (plus lourde d'un petit kilo), la V11 Sport atteint 212 km/h en pointe, soit à peine 4 km/h de moins que sa puissante aînée.

DONNEES CONSTRUCTEUR

MOTO GUZZI V11 SPORT

MOTEUR	
Type	bicylindre en V à 90°, 4 temps, refroidi par air et huile
Distribution	culbutée, 2 soupapes par cylindre
Cylindrée (alésage x course)	1 064 cm ³ (92 x 80 mm)
Puissance	91 ch (67 kW) à 7 800 tr/min
Couple	9,6 mkg (9,4 daNm) à 6 000 tr/min
Rapport volumétrique de compression	9,5 : 1
Alimentation	injection électronique Magneti Marelli
Mise en route/allumage	démarrateur électrique / CDI
Boîte/étagement	6 rapports / 35-48-62-77-88-100 %
Lubrification	carter humide
Transmission secondaire (rapport)	par arbre et cardan (11/32)
Embrayage	double-disque à sec à commande hydraulique
PARTIE-CYCLE	
Cadre	monopoutre en acier de section rectangulaire
Suspension avant	fourche télehydraulique inversée Marzocchi, Ø 40 mm, débattement 120 mm
Réglages avant	compression et détente
Suspension arrière	monoamortisseur WP, débattement 64 mm
Réglages arrière	précontrainte, compression et détente
Frein avant	2 disques flottants, Ø 320 mm, étriers Brembo 4 pistons
Frein arrière	1 disque, Ø 282 mm, étrier Brembo 2 pistons
Pneu avant	Pirelli Dragon MTR 01, 120/70 x 17
Pneu arrière	Pirelli Dragon MTR 02, 170/60 x 17
Réservoir d'essence (avec réserve)	22 litres
Passage en réserve (capacité)	automatique avec voyant lumineux (4 litres)
Contenance carter d'huile	3 litres
Coloris	vert / gris / noir