

GUZZI

VII SPORT

L'âme de Mandello

Par Pierre Bontemps - photos P. B., archives et Patrick Curtet

Une nouvelle Guzzi est toujours un événement, même si les nouveautés de ces dernières années n'ont pas toujours été convaincantes. Mais avec sa VII Sport, Moto Guzzi vient de frapper fort, aussi fort qu'en 1971 lors de la sortie de la V7 Sport !

Jeudi 8 juillet à la sortie de Mandello del Lario, la "patrie" de Moto Guzzi, je suis à la recherche d'un coin sympa pour photographier la nouvelle Guzzi VII Sport lorsque je repère un endroit qui pourrait convenir. Je stoppe, retire mon casque, place la moto sous le soleil, lorsqu'une voix féminine m'interpelle en Italien : « *Non sarebbe la nuova Moto Guzzi ?* » C'est une dame d'environ 70 ans, occupée à soigner ses légumes, qui me demande s'il s'agit de la nouvelle Guzzi ! « *Appuntò signora (c'est exact madame) !* » De là elle m'explique qu'elle et son mari ont travaillé toute leur vie à la Moto Guzzi (ici on dit LA Moto Guzzi !) et que cela fait longtemps qu'elle attend cette nouvelle moto. Tout au long de la journée ce sera le même scénario tant cette nouvelle Guzzi plaît et attire les regards. Il faut dire qu'elle a de quoi !

Marabese héritier de Tonti

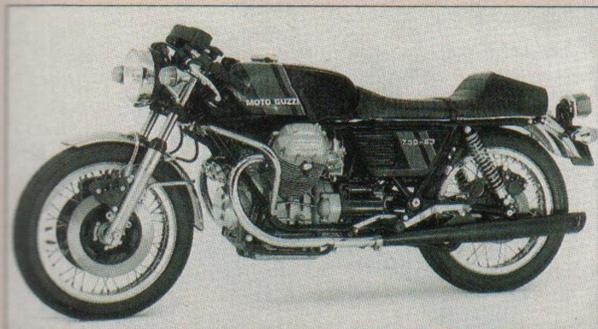
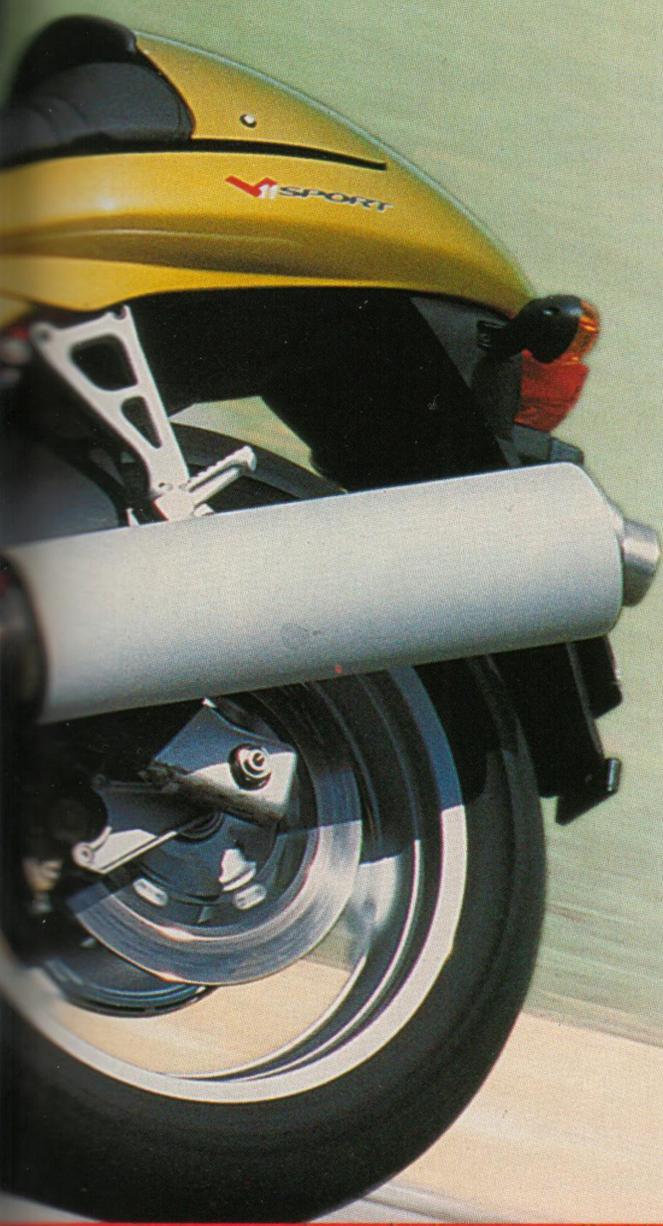
Si Giulio Carcano et Lino Tonti restent connus à jamais dans l'histoire de Moto Guzzi comme respectivement

le créateur du V-twin Guzzi et le concepteur de la V7 Sport, Luciano Marabese a de forte chance de rejoindre ses aînés comme étant le père de la Guzzi VII Sport. Mais pour cela, il faut que la VII Sport soit un succès et qu'elle entre aussi au pinacle de Guzzi. Ceci dit, vu les qualités de la petite dernière de Mandello, le contraire serait étonnant. OK direz-vous, je m'avance un peu mais sachez pour vous convaincre que la VII est aussi belle que bonne, ce qui en dit long sur son potentiel.

Enfin, quand je dis belle cela sous-entend qu'il faut aimer la "vieille" V7 Sport de fin 1971, celle qui avait le réservoir vert et le cadre rouge, l'une des premières motos de série à passer le cap des 200 km/h. C'est un vrai mythe chez Guzzi et même pour l'histoire de la moto.

Maniable

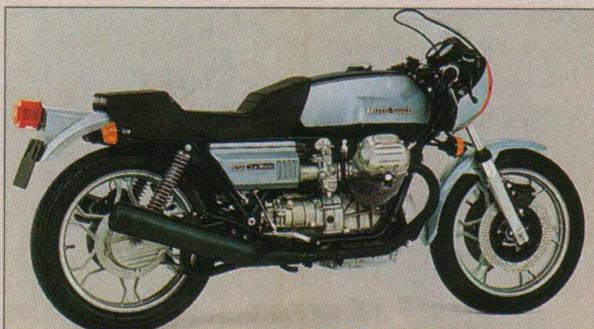
Ce qui frappe le plus lorsqu'on regarde pour la première fois une VII Sport, et mis à part sa ressemblance avec la V7 Sport, c'est son côté ramassé. La moto est



750 S3 :

De 1975 à mi-1976.

Freinage intégral par trois disques.



850 LE MANS : De début 1976 à mi-1978.

850 cm³, pistons haute compression, pots relevés et nouvel habillage.

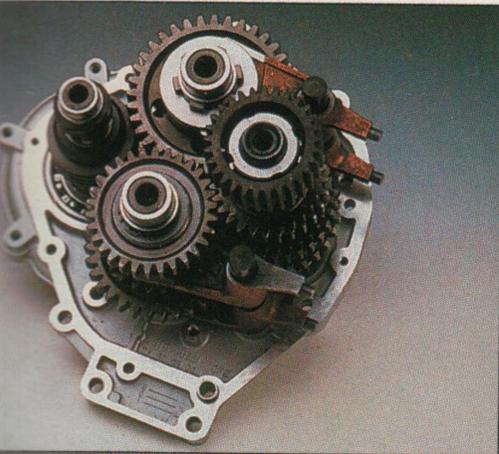
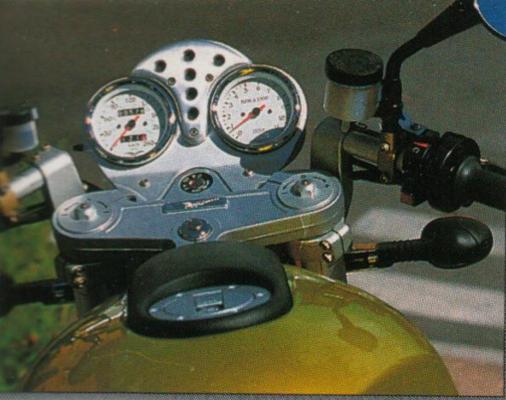


850 LE MANS II :

De fin 1978 à fin 1980.

Habillage plus anguleux.

PRÉSENTATION ■



Si vous doutiez encore de la parenté esthétique entre la V11 et la V7, ceci devrait vous convaincre !



Avec sa ligne dépouillée et ses équipements haut de gamme, la V11 Sport est un café-racer (expresso-racer en italien !) luxueux qui entre en concurrence avec les meilleures productions européennes.

trapue, presque courte. L'explication nous est donnée par la lecture de la fiche technique qui annonce un empatement réduit de 5 mm et une valeur de chasse plus faible que celle de la 1100 Sport à laquelle elle emprunte l'architecture de la partie-cycle. A l'usage, cette réduction se traduit par une excellente maniabilité — sauf dans les épingles à cheveux où l'avant de la moto à tendance à tomber — mais aussi par quelques louvoiements à haute vitesse.

Ce dernier problème devrait se résoudre facilement en durcissant la fourche et la suspension arrière qui sont réglables aussi bien en dureté, compression ou détente. Ceci dit, la machine est pourvue d'un amortisseur de direction que nous n'avons même pas eu besoin de durcir au cours de cette prise en main. De plus, on s'aperçoit très vite que la meilleure position en selle est très en avant, pour contribuer à réduire ces louvoiements. Bref, la V11 est facile en toutes circonstances et se pilote presque au doigt et à l'œil. Envie de rouler tranquille ? une simple pression sur le repose-pied intérieur suffit à placer la machine en virage. Envie d'attaquer ? pas besoin de sortir le genou et de se cracher dans les mains, un peu d'appui de la jambe extérieure sur le réservoir, une légère anticipation du buste et la moto s'inscrit presque seule sur la bonne trajectoire.

Un vrai régal ! Et comme en plus le confort de la selle et des suspensions est plus que correct, on a envie de continuer pendant des heures. Il est en effet difficile d'être mal installé au guidon de la V11 puisque justement celui-ci est réglable dans presque tous les sens, en hauteur, largeur et angulation, tout comme c'était le cas sur la... V7 Sport. Seul manque à l'appel un réglage en inclinaison. Côté freinage, rien à dire, les Brembo Série Or sont à la hauteur en toutes circonstances mais nécessitent une poigne vigoureuse.

Y'a d'la joie dans ce moteur

Si la partie-cycle au look classique révèle des qualités dynamiques dignes des meilleures productions modernes, qu'en est-il du moteur dont la conception

originelle remonte tout de même à 1965, avec de nombreuses améliorations il est vrai ? Surtout qu'on est surpris que Guzzi ait choisi la version deux-soupapes de son twin plutôt que de monter le quatre-soupapes de la 1000 Daytona ou de la 1000 Centauro. Mais ce choix s'avère en définitive être le bon, le deux-soupapes s'avérant suffisamment puissant et bourré de couple pour emmener à bonne allure les 219 kg de la bête. Certes il n'est pas aussi souple que celui des California, n'accepte de fonctionner que passé 2 000 tours et ne se réveille vraiment qu'arrivé à 4 500 mais, passé ce régime, il se déchaîne et s'envole avec une rapidité surprenante vers la zone rouge située à 8 000 tours. C'est un moteur culbuté qui se donne des allures de double-arbre !

Six rapports

Face à un tel débordement on apprécie d'autant plus le nouvel embrayage à commande hydraulique et surtout la nouvelle boîte de vitesses à six rapports, une première pour Guzzi. Cette boîte n'a plus rien à voir avec l'ancienne encore montée sur tous les autres modèles de la gamme. Nous avons affaire à une boîte moderne à la sélection précise et à la course courte du sélecteur. Tout juste peut-on lui reprocher un sifflement persistant et parfois un faux point mort au rétrogradage entre troisième et seconde en utilisation très sportive. Mais il faut souligner que notre machine d'essai n'était encore qu'un modèle de présérie et que d'ici septembre tout devrait rentrer dans l'ordre.

Au final, cette V11 Sport s'avère être une Guzzi du meilleur cru, apte à séduire la clientèle traditionnelle de la marque comme des utilisateurs plus tournés vers d'autres fabrications. Sera-t-elle la nouvelle référence de Guzzi ? Sera-t-elle la machine qui remplacera le constructeur de Mandello sur une phase ascendante ? Nous le pensons mais la vraie réponse c'est vous, les clients, qui la détenez ! ●

Un moteur culbuté qui se prend pour un double-arbre

POUR

- ▲ Caractère moteur
- ▲ Esthétique réussie
- ▲ Très bonne maniabilité
- ▲ Équipements de qualité

CONTRE

- ▼ Léger louvoiemment à haute vitesse
- ▼ Échappements trop discrets
- ▼ Sifflement de boîte
- ▼ Prix



1000 DAYTONA : 1990...
Nouveau cadre et moteur 1 000 cm³ à quatre soupapes et injection.



1100 SPORT : 1995... Identique à la 1000 Daytona mais moteur 1 100 cm³ à deux soupapes et deux carburateurs puis injection.



V11 SPORT : 1999... Mécanique identique à celle de la 1 100 Sport mais cartographie de l'injection et de l'allumage différente.