

Moto Guzzi V11 Sport

Retour vers le futur

Tirillé entre le progrès technique et le désir de conserver son image de marque très forte à laquelle une poignée de fidèles tient beaucoup, Moto Guzzi s'est longtemps contenté de retouches (trop) prudentes, lui permettant à peine de tenir la tête hors de l'eau. Comme nous l'ont démontré les anglais à plusieurs reprises (Triumph, Norton pour ne citer qu'eux...), on ne peut pas survivre dans le monde de la moto en faisant toujours la même chose. Evoluer parfois suffit, mais il vaut mieux innover, voire révolutionner si l'on veut vivre... Et chez Moto Guzzi, lentement mais sûrement, l'évolution est en marche, en attendant, nous l'espérons, la révolution...

Avec les deux tiers des ventes de la marque représentés par un seul modèle, la California Spéciale qui n'a pratiquement pas changé depuis des années, il était temps de dépoussiérer un peu et de faire quelque chose de percutant. D'autant plus qu'à côté de ces motos paisibles et robustes, Moto Guzzi a toujours eu une tradition sportive, comme en témoigne la V7 Sport dans les années 70, une 750 verte et rouge, qui a marqué la mémoire de tous les papis dans mon genre: la première moto de série atteignant les 200 km/h, ça laisse des traces !

Et que restait-il d'excitant dans la gamme pour les amateurs de sensations fortes ? La "Centauro" 1100 cc, certes, mais c'est plutôt une sportive qui n'en a pas vraiment les qualités ni la puissance requise, au look très particulier ne plaisant pas à tout le monde. Bref un truc hybride, qu'on ne s'arrache pas dans les show-rooms...

En fait, ce qui manquait à la vénérable maison italienne, c'était un modèle excitant, viril, moderne. Si le gros bicylindre ne convenait pas pour faire une vraie sportive, il constitue par contre une base idéale pour créer un super roadster pou-



La V11 se balance facilement et apprécie tout particulièrement de se balader sur les petites routes sinueuses

Le V-Twin à 90° n'est pas vraiment neuf, mais il est désormais accouplé à une boîte à vitesses plus douce.

vant rivaliser avec les Monster, Speed Triple et autres BMW ou H-D. Du couple, des sensations, un look et une bonne qualité de fabrication, voilà ce que devaient nous pondre les ingénieurs de Mandello!

Chose dite, chose faite. Le résultat est maintenant sous nos yeux, et incontestablement, un effort a été fourni...

Le look

A Milan dans le célèbre studio photo "Industrial studio" où les Claudia Schiffer, Estelle Haliday et autres stars du papier glacé ont fait des sourires charmeurs aux appareils photo, c'est aujourd'hui V11 Sport qui brille de 1000 feux et veut séduire. Une noire, une grise et une verte comme la V7 de 1971 sont bombardées



Le tableau de bord a de la classe, et il se révèle très lisible.

d'injection. Le résultat est une puissance de 91 chevaux à 7.800 tours et un couple impressionnant de 94 NM à 6.000 tours, ce qui permet au bestiau d'atteindre 220 km/h et d'avoir des reprises énergiques.

La vraie révolution ne se situe donc pas au niveau du moteur, quoique les changements y soient importants, mais du côté de la boîte de vitesses et de l'embrayage. Dans ce domaine, même le plus incondicional des propriétaires de Guzzi ne devrait pas trouver d'inconvénient à ce que les vitesses passent avec facilité et précision, ou que le témoin de point mort s'allume uniquement lorsqu'on y est... Cette nouvelle boîte offre des dimensions nettement plus réduites que l'ancienne, tout en disposant de 6 vitesses. Le gain de place a permis de mieux positionner le moteur dans la partie cycle tout en diminuant l'empattement. D'autre part, les techniciens ont pu allonger le bras du cardan, ce dernier point permettant d'en diminuer de 2° les mouvements, un gage de longévité...

Dans la foulée, l'embrayage a lui aussi été modernisé, fonctionnant avec des disques secs et une commande hydraulique.

Comme on le voit, les techniciens de Mandello n'ont pas ménagé leurs efforts pour concilier l'inconciliable, réunir mo-

de lumière au centre du vaste studio. On reconnaît tout de suite les caractéristiques Guzzi qui n'ont pas changé : l'implantation du fameux moteur en V, de la boîte et du cardan, et sans qu'on puisse clairement dire pourquoi, on sent que c'est bien une fille de la maison. Presque tout est neuf pourtant : le cadre, les accessoires, la ligne, la boîte de vitesses, le tableau de bord. Mais même de loin, tout le monde aura reconnu une Guzzi. Faire du neuf, sans en avoir l'air pour ne pas perturber la clientèle, tout en tâchant de s'en faire une nouvelle... Mission compliquée, mais qui à première vue semble pourtant avoir réussi. Le secret est sans doute une conception laissée à Luciano Marabese qui a déjà dessiné bien des motos pour l'usine et possède donc indiscutablement une patte "Guzzi"! La machine est une "naked bike" pour employer un jargon à la mode, "naked-retro" pour employer une terminologie Guzzi, ou encore, un "café-racer-italien". Deux gros échappements, un gros phare, un superbe tableau de bord argenté bien lisible et une position de conduite assez droite avec guidon en deux parties. L'arrière est arrondi et pour être dans l'air du temps, la selle bipartite dispose d'un petit cache amovible.

Le moteur

Aucun changement fondamental n'a été réalisé ici, le moteur restant le bien connu V à 90° refroidi par air de 1064 cc, deux soupapes, mais des efforts particuliers ont été portés sur la plage d'utilisation et le temps de réponse.

Pour ce faire, les pistons, chambres de combustion, pipes d'admission et échappements ont été optimisés, les carburateurs étant remplacés par un système

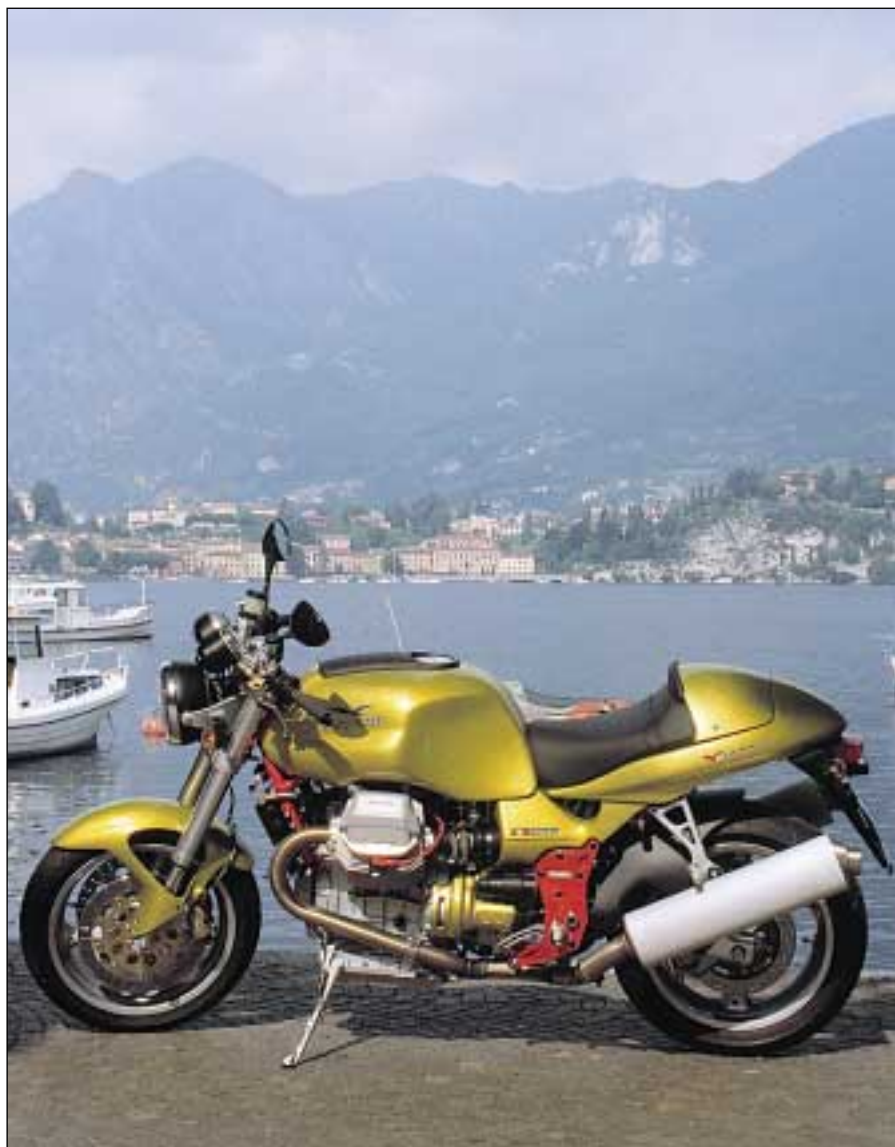
Le châssis

Il n'en reste pratiquement plus rien... Un petit bout à l'avant qui relie le moteur à la colonne de direction et un petit bout à l'arrière pour fixer la suspension. Entre les deux, le moteur porteur, sur lequel tout est attaché !

L'attention des techniciens a été particulièrement portée sur la précision de conduite et la maniabilité. Pour ce faire l'angle de chasse est passé de 26 à 25° et l'empattement a été diminué de 4 millimètres.

La fourche inversée est une Marzocchi 40 mm offrant 120 mm de débattement, réglable en compression et détente. Quant à la suspension arrière, elle est composée d'un bras oscillant cantilever couplé à un amortisseur White Power.

Les pneus d'origine sont des Pirelli Dragon MTR dont la réputation n'est plus à faire. Les freins sont des classiques (et excellents) disques Brembo Oro semi-flottants de 320mm à l'avant avec étrier 4 pistons et un simple disque de 282 mm avec étrier double piston à l'arrière.



La nouvelle V11 non loin de chez elle, au bord du lac de Côme.



Un gros phare rond, un tableau de bord qui protège un peu, voilà deux traits typiques d'un roadster viril.

dermisme et tradition... Et déjà sur papier, la V11 est une des motos les plus modernes et la plus performantes jamais construites par Moto Guzzi...

Malgré l'empattement réduit de 4mm, passant de 1475 à 1471 pour améliorer la maniabilité, les dimensions de la V11 restent très proches de celles des autres machines de l'usine. Le poids ne varie donc pas beaucoup, puisqu'il est de 219 kilos à sec, donc sensiblement identique aux autres modèles sports de la marque.

Une ligne d'accessoires

Comme on l'a vu, les composants choisis par Guzzi sont de top niveau : Marzocchi, White Power, Brembo, etc. Mais pour cette machine à vocation multiple, avec laquelle vous pourriez aller en ville, sur autoroute, faire du sport ou vous promener à la campagne, les techniciens ont prévu toute une gamme d'accessoires permettant de la personnaliser: composants anodisés ou en fibre de carbone, carénage, tête de fourche, sacs de réservoir, ainsi que des pièces permettant d'alléger la machine ou d'en améliorer les performances... Sans compter quelques vêtements ou sacs de voyage dans le plus pur esprit "café racer italien..."

En selle !

Toutes les bonnes paroles des attachés de presse ou techniciens, on le sait, ne sont jamais écoutées que d'une oreille par les journalistes qui n'attendent qu'une chose: rouler ! On l'a bien compris chez Moto Guzzi et la conférence fut réduite à sa plus simple expression ! Le lendemain matin par contre, sur les bords du lac de Lecco où se trouve l'usine, l'animation est à son comble. Il ne fait pas très beau (selon les standards italiens, j'entends !), et l'on s'équipe pour une randonnée qui s'annonce des plus sinueuses sur les petites routes des environs du lac de Côme.

Trois couleurs sont disponibles pour nos V11, alignées comme à la parade : le cadre (enfin, ce qu'il en reste) est toujours rouge, mais l'habillage peut être noir, gris argent (deux teintes très distinguées), soit encore le fameux vert rendu célèbre par la V7 il y a 28 ans...

Tant qu'à faire, j'opte pour les couleurs de la maison, tout en pensant que je n'ai jamais vu un aussi moche coloris que ce vert pâle métallisé, même s'il donne

mieux en vrai que sur photo... En plus, allier ça au rouge vif du cadre, c'est vraiment très fort ! Heureusement qu'il y a les habillages gris et noirs pour les Guzzistes plus raffinés...

A l'arrêt déjà, la V11 fait forte impression. Son aspect original, ses deux gros cylindres, son long réservoir en font une moto à part. Assis en selle, on est tout de suite séduit par la position de conduite: à mi-chemin entre le sport et le grand-tou-

risme, c'est un bon compromis, confortable. Le guidon est réglable dans toutes les positions, les commandes sont modernes, du classique italien, avec le démarreur à droite sur lequel je me fais un plaisir d'appuyer. Tremblement de terre! La puissante batterie secoue la ferraille qui prend vie instantanément. Le couple dégagé par le gros moteur fait basculer la moto vers la droite, mais je parviens à rester en selle (quel talent...)! Le bruit sourd, profond, étouffé par les deux silencieux est chouette. Je passe la première, sors du parking de l'usine, et c'est parti direction Lecco. Sur les rapports intermédiaires, le couple est omniprésent. On peut reprendre dès 1500 t/min. Ça cogne un peu mais c'est rigolo et on grimpe vite jusque 3.000 où ça pousse plus. Une pointe de puissance à 6.000, puis vers 8.000 la poussée faiblit. Il est temps de passer le rapport supérieur !

La partie cycle

Le long du "Lago Lecco", la petite route que j'emprunte ne permet pas de faire des pointes, et je me retrouve rapidement en ville, à Lecco. La Guzzi, qui n'est pas une "pocket-bike" et accuse 220 kilos à sec environ, se faufile facilement, même



Une tenue de route saine et des suspensions confortables: que demander de plus?

à petite vitesse. Elle ne paraît lourde que lorsqu'on manœuvre à l'arrêt, devenant agile une fois en mouvement. Après Lecco, nous empruntons une portion d'autoroute sur quelques kilomètres mais le trafic intense m'empêche de dépasser 160km/h. Cela m'a permis de constater que cette vitesse, même sans l'ombre d'un carénage ou d'un petit saute-vent est tout à fait réalisable sans que ce soit une torture pour le pilote et son pauvre cou...

Arrivé à Civate, notre itinéraire conseillé nous emmène vers Puisano par une route de montagne, étroite et sinueuse. Un régal pour la V11 qui s'y sent très à l'aise malgré son gabarit, et prend de l'angle sans l'ombre d'une hésitation. Très stable quelle que soit l'inclinaison, la V11 adore les grandes courbes qu'elle enfle avec précision, et on retrouve tout à fait le style rigoureux qui a fait la réputation des V7 et autres Daytona... Par contre, lors des changements d'attitude, comme mettre les gaz, couper les gaz ou même la balancer de gauche à droite, on ressent une fraction de seconde de flottement, d'imprécision. Comme si les suspensions étaient trop souples et manquaient un peu de fermeté en début de course. Ou est-ce un effet de couple du gros moteur, retransmis intégralement par le cardan ? Ce léger flou jette une ombre sur le tableau très précis de cette nouvelle partie cycle, qui possède par ailleurs une autre qualité rare pour une moto de ce genre: le confort. Les suspensions absorbent remarquablement bien les irrégularités de la route, avec beaucoup plus de souplesse qu'une moto aussi sportive pourrait le laisser croire. Ici, point de chocs dans le dos ou les mains sur une route dégradée : bien assis sur la selle, on peut voir venir les longues étapes sans crainte pour son dos... Des vibrations par contre au niveau du guidon sont assez désagréables, mais les techniciens de l'usine nous ont assuré pouvoir résoudre le problème pour les modèles de série (livraison prévue fin septembre 99 en Belgique).

Le freinage confié à de puissants Brembo ne souffre aucune critique, tant au niveau de la puissance que de la progressivité ou de l'endurance. Si on coupe les gaz brutalement avant d'actionner le levier de freins, apparaît cette fraction de seconde de flottement dont j'ai parlé plus haut, puis la stabilité s'avère excellente.

Après la petite ville de Puisano nous sommes montés vers le col de Sarmano à 1250 mètres, dans un vrai paysage de montagne: châteaux, immenses sapins, dénivelées spectaculaires. La route est étroite et les épingle serrées, dans lesquelles la grosse V11 s'en sort à merveille.

Moteur/boîte

Lui aussi aime s'exprimer ici: à vitesse moyenne, sa souplesse permet un minimum de changements de vitesse et son gros couple garantit les sensations. Le moteur est agréable, secoue énergiquement la moto lorsqu'on repart un peu trop bas (1.800/2.000 tours) mais ne s'en plaint pas, et monte vigoureusement dans les tours au rythme de ses deux grosses gamelles à partir de 3.000. On n'est pas ca-

Ceux qui sont allergiques à la teinte "olive" pourront choisir cette version grise moins dénotante.



tapulté comme avec une R1, mais c'est énergique, viril, et largement suffisant pour le commun des mortels...ou même un mortel passionné! Ce moteur est d'autant mieux mis en valeur et exploitable que la nouvelle boîte 6 vitesses est une réussite. Les rapports passent vite et bien malgré une course du sélecteur un peu trop longue, et la sélection est précise.

De fil en aiguille, je me retrouve le long des berges du lac de Côme, direction Bellagio. Mon regard passe de splendeurs en merveilles: les maisons avec leurs couleurs jaune ocre ou terre de Sienna et volets verts, les jardins, la vue sur le lac, et enfin, apothéose, Bellagio... Au rythme paisible de mon gros V twin, j'entre dans ce village plein de rues piétonnes, d'hôtels de maîtres, de villas d'anciennes familles prestigieuses comme la maison Melazzi.

On y fait une halte pour grignoter un morceau et échanger nos impressions. Mais moi j'écoute: être si près de Côme et ne pas y passer ? Impossible ! Je me tape donc 70 kilomètres de plus que l'itinéraire prévu, mais ne regrette pas le déplacement. Pour la Guzzi d'abord, qui répond toujours présent dès qu'on tourne la poignée et permet de dépasser n'importe quoi instantanément sans devoir rentrer deux rapports, et se faufile avec agilité. Pour la ville ensuite, que j'ai sillonnée de gauche à droite et de droite à gauche dans les ruelles magnifiques. Trop vite hélas... On n'a pas le temps de s'asseoir à une terrasse, la Guzzi et moi, car l'heure tourne et il est bientôt temps de rejoindre Mandello.

Conclusion

La V11 est incontestablement une moto intéressante, qui possède une forte personnalité comme tous les produits de la firme. La disposition des cylindres, quoique rare, est très fonctionnelle et tous les organes se greffent de façon propre et logique à partir de cette base.

Sans réaliser une trouvée technologique, la V11 qui propose des solutions techniques modernes, est raisonnable et chouette à conduire. Ici, pas de course aux soupapes, au refroidissement liquide ou aux tours minute affolants. Un compromis raisonnable qui permet à l'usine de produire une moto à un prix compétitif, répondant parfaitement à tous les critères de plaisir que l'on peut attendre d'un roadster vigoureux et actuel, sans chercher d'inutiles performances à tous prix.

Originalité, efficacité, virilité sont les trois mots qui me viennent à l'esprit pour décrire cette machine qu'il était grand temps que sorte la marque.

Les 25 premiers acheteurs d'un V11 en Belgique se verront offrir un voyage à l'usine pour aller chercher leur moto. Cette dernière sera vendue à 449.000 FB TVA comprise, à partir du mois de septembre prochain.

Olivier KIRKPATRICK □

FICHE TECHNIQUE Moto Guzzi V11 Sport

MOTEUR :

Type : bicylindre en V à 90°, face à la route, 4 temps, refroidi par air
Alésage X course : 92 x 80 mm
Cylindrée : 1064 cc
Rapport de compression : 9,5 : 1
Puissance : 91 ch à 7.800 t/min.
Couple maxi : 94 Nm à 6.000 t/min.
Distribution : tiges et culbuteurs, 2 soupapes par cylindre
Alimentation : injection électronique
Lubrification : carter humide et pompe
Allumage : électronique
Démarrage : électrique

TRANSMISSION :

Embrayage : double disque à sec, commande hydraulique
Transmission secondaire : par arbre et cardan
Boîte de vitesses : à 6 rapports

PARTIE-CYCLE :

Cadre : caisson en acier
Angle de chasse : 25°
Chasse : 92 mm
Suspension AV : fourche inversée Marzocchi réglable
Débattement : 120 mm
Suspension AR : cantilever avec amortisseur White Power réglable
Frein AV : double disque, Ø 320 mm Brembo Oro, étriers à 4 pistons
Frein AR : disque, Ø 282 mm Brembo Oro étrier à 2 pistons
Pneu AV : 120/70-17 Pirelli Dragon MTR
Pneu AR : 170/60-17 Pirelli Dragon MTR

DIMENSIONS :

Longueur : 2.111 5mm

Largeur : 785 mm

Empattement : 1.471 mm

Hauteur de selle : 800 mm

Poids à sec : 219 kg

Capacité en essence : 18L

COLORIS :

noir ou gris métallisé ou vert métallisé

GARANTIE :

12 mois, pièces et main d'oeuvre

PRIX :

449.000 FB TVAC

DISPONIBILITE :

Septembre 1999

IMPORTATEUR :

Greenib
 Oosteinde 34
 NL-2361 HE Warmond
 Tél. : 0031/71.301.92.92.