

Moto Guzzi V11 Le Mans

# Le nouveau cru est arrivé



Même quand elle est sportive, une Moto Guzzi permet de voyager et de faire du tourisme.

**U**n nouveau management, une nouvelle ligne de production, un nouvel élan pour une qualité accrue en tous points de vue. Tel sont les ingrédients avec lesquels Moto Guzzi veut redorer son blason. Au lendemain de son 80<sup>ième</sup> anniversaire, la marque de Mandello nous dévoile le premier produit de son nouveau cru: la V11 Le Mans.

Il serait erroné de décrire la V11 Le Mans comme une mise au goût du jour de la V11 Sport. Plus de 100 améliorations séparent en effet les deux machines. Outre quelques détails moins significatifs, notons surtout l'apparition de supports rigidificateurs à hauteur de la boîte de vitesses, le nouveau dessin du guidon, l'allongement de l'empattement de 19 mm jusqu'à 1.490 mm afin de garantir une meilleure stabilité en ligne droite, l'apparition de deux tubes de cadre supplémentaires à hauteur du T de fourche et l'adoption d'une jante arrière plus large dorénavant chaussée d'un 180/55-17, s'il vous plaît.

Tout ceci ne vous inspire peut-être pas immédiatement de folles attentes motocyclistes, mais croyez-en mon expé-



La V11 Le Mans se révèle très stable en toutes circonstances.

rience, entre la California EV qui fut ma monte pour rallier le lac de Côme où Moto Guzzi avait dressé son chapiteau de fête, et la V11 Le Mans avec laquelle je suis remonté vers mes pénates, il y a un monde de différence.

J'avoue qu'au moment de changer de moto juste avant la frontière suisse au col de Majola, je me demandais si les éloges de mes compagnons au sujet de la V11 Le Mans n'étaient pas exagérées. Et bien non. Dès la prise en main, il est clair que la finition de la nouvelle Guzzi est beaucoup plus soignée que celle de la Calif et ceci est de bonne augure pour les futurs modèles de la marque italienne. Paraphraser le slogan-clé de cet autre cru, viticole et français celui-là, en disant que le "Moto Guzzi Nouveau est arrivé" est faire honneur aux deux produits.

## GT sportive

Certes, la position de conduite de la V11 Le Mans est sportive, mais certainement pas extrême. Je dirais même plus: le dessin et le rembourrage de la selle garantissent un confort tel que les longs trajets ne se transforment jamais en exercices du plus pure style SM. Les poignets



*De beaux compteurs à fond blanc pour une planche de bord d'aspect sportif.*

ne souffrent pas le martyre, les jambes ne sont pas exagérément pliées et le généreux carénage offre une protection plus qu'acceptable. Bref, si cette Le Mans ne mérite pas l'appellation de moto supersportive, elle fait avec ses 91 chevaux pour 226 kilos une entrée remarquée dans la catégorie des GranTurismo à vocation sportive.

S'il est vrai que l'esprit de la Le Mans est à l'opposé de celui qui inspira les créateurs de la California, il n'en reste pas moins que les deux motos font appel à un bloc moteur de conception très similaire: le légendaire V-twin à deux soupapes par cylindre commandées par tiges et culbuteurs et alimenté par injection. Ce même bloc fait cependant montre d'un caractère tout à fait différent s'il est monté dans la California ou dans la Le Mans.

Bien sûr, les vibrations sont omniprésentes sur les deux modèles. Mais tandis que le twin de la California adore tourner entre 3.000 et 6.000 tours/minute, le bloc de la Le Mans rechigne quelque peu à la tâche en-dessous de 4.000 tours. Une fois passé ce cap, le moteur change du tout au tout et plus rien ne semble pouvoir ar-

rêter sa rapide montée en régime... si ce n'est le rupteur qui intervient un peu plus loin que le début de la zone rouge. Même s'il paraît peu probable que cette Guzzi puisse larguer les V-twin multi-soupapes japonais ou d'autres régions en Italie, il n'en reste pas moins que le plaisir est au rendez-vous à chaque injonction de la poignée de gaz. En plus, la boîte six vitesses de la Le Mans s'avère précise et assez rapide en emploi sportif, bien que la course du sélecteur soit assez importante. Le tout inspire une conduite sportive, qui ne souffre pas trop de la puissance pas vraiment exceptionnelle et du poids pas vraiment plume de cette Moto Guzzi dernier cru.

## Excellente suspension

La belle Italienne dispose cependant d'autres atouts, qui s'avèrent rapidement aussi importants, si ce n'est plus qu'une cavalerie indomptable ou une taille de guêpe. Son cadre, par exemple: rien à redire. Les suspensions, autre exemple: excellentes. Assez fermes pour les fessiers douilllets, je vous l'accorde, mais diablement efficaces et parfaitement accordées, elles offrent un compromis

proche de l'idéal entre un certain confort et une tenue de route sans faille. La Le Mans colle à la route. Elle en gomme les aspérités avec efficacité tout en tenant le pilote informé de l'état du macadam.

En ligne droite, cette moto ne bouge pas d'un poil, même à 225 km/h à fond les manettes. Les longues courbes sont avalées sans l'ombre d'un louvoisement et même si l'empattement allongé et le pneu arrière large se font sentir dans les virages serrés des cols alpins, il n'en reste pas moins que la Le Mans se fait un plaisir de bondir d'un virage à l'autre, sachant très bien que les freins Brembo Goldlines seront toujours à la hauteur de leur tâche si jamais l'optimisme l'emportait sur la raison.

Seule ombre au tableau: l'embrayage à commande hydraulique ne digère pas bien un usage intensif et le fait savoir en perdant de sa progressivité.

## Conclusions

Il est clair que la V11 Le Mans annonce l'avènement d'une nouvelle génération de Moto Guzzi. La finition en nette amé-

lioration en est la preuve la plus visible, mais en plus la moto en son tout est d'une autre facture que la V11 Sport normale. Même si le bloc moteur hyperconnu ne peut sans doute rivaliser en performances pures avec les produits de conception plus récente, il ne déçoit cependant pas et est toujours prêt à délivrer la quintessence de son potentiel, en ce bien desservi par une boîte de vitesses en net progrès. Bref, la V11 Le Mans est une GT sportive dans la meilleure tradition Moto Guzzi.

Bien sûr, l'esthétique de la machine est matière à discussion. Les puristes de la marque regretteront l'apparition d'un phare rond sur un modèle Le Mans. Les candidats nouveaux Guzzistes seront quant à eux peut-être refroidis par l'aspect très classique, peu novateur de la bête. Ou bien est-ce justement cela qu'ils recherchent et seront-ils enchantés que cette Le Mans fait indéniablement partie de la grande famille Moto Guzzi si facilement reconnaissable. Les nouveaux Guzzistes se rendront probablement moins bien compte du net progrès réalisé sur la V11 Le Mans par rapport à ses aînées. Et c'est là mon seul véritable regret!

**Filip RYLANT** □

## FICHE TECHNIQUE

### Moto Guzzi V11 Le Mans

#### MOTEUR

Type : Transversal, bicylindre en V à 90°, 4 temps, refroidi par air  
Alésage X Course : 92 X 80 mm  
Cylindrée : 1.064cc  
Rapport de compression : 9,5:1  
Puissance maxi : 91ch à 7.800 t/min.  
Couple maxi : 94 Nm à 6.000 t/min.  
Distribution : 1 ACT, 2 soupapes par cylindre  
Alimentation : Injection électronique  
Lubrification : carter humide et pompe  
Allumage : électronique  
Démarrage : électrique

#### TRANSMISSION

Embrayage : 2 disques à sec, commande hydraulique  
Transmission primaire : par engrenages  
Boîte de vitesses : à 6 rapports  
Transmission secondaire : par cardan  
PARTIE-CYCLE  
Cadre : double berceau en acier  
Angle de chasse : 25°  
Suspension avant : réglable en compression et détente

Débattement : 120mm

Suspension arrière : système cantilever

Débattement : 128mm

Frein avant : deux disques de 320mm Brembo Goldline, étrier 4 pistons

Frein arrière : simple disque, 282mm Brembo Goldline, étrier 2 pistons

Pneu avant : 120/70-17

Pneu arrière : 180/55-17

#### DIMENSIONS

Longueur : 2.150 mm

Largeur : 785 mm

Hauteur : 1.210 mm

Empattement : 1.490 mm

Hauteur de selle : 800 mm

Poids à sec : 226 kg

Capacité en essence : 22 L

PRIX : 499.990 FB TVAC (sans option)

Garantie : 2 ans

IMPORTATEUR

Greenib b.v.

Oosteinde 34

2361 HE Warmond Nederland.

Tél: 0031/71.301.92.92