

1000 LE MANS - LE MONDE DE LA MOTO

par Robert Hirsch

Toujours passionné de Laverda et après avoir eu dans l'ordre une 1200 Mirage, une 1000 Jota 120°, une 1000 RGS et une 1000 RGS Corsa, le nouveau modèle 1000 SFC se faisant trop longtemps attendre en France, j'ai décidé tout en conservant une Laverda de m'offrir une autre Italienne et ne trouvant pas exactement ce que je désirais chez Ducati, du moins en France, de prendre le dernier-né de la gamme Guzzi : la 1000 Le Mans IV et après moins de deux mois d'utilisation de cette moto, j'en suis tout simplement ravi pour beaucoup de raisons.

PRÉSENTATION

Compacte, basse et agressive dans sa livrée rouge Ferrari et ses échappements chromés noirs, tête de fourche aux clignotants aérodynamiques, spoilers passant sous le réservoir et coiffant les cylindres, becquet inférieur rouge comme le cadre en bas ainsi que les roues, garde-boue avant, becquet de selle et cache-latéraux. Béquillage central aisé mais la latérale est à modifier immédiatement sous peine de voir la belle se répandre si un papillon se pose dessus (pour cela il faut simplement changer le point d'ancrage du ressort de béquille). Selle biplace très confortable avec poignées de maintien passager sous la place arrière, bouchon de réservoir sous trappe fermant à clé, selle fermant à clé et antivol de direction avec le contact deux clés en tout : bravo !...

TABLEAU DE BORD

Complet avec voyants de pression d'huile, point mort, feux de route et de croisement, de clignotants, charge batterie, compteur de vitesse avec totalisateur journalier, compte-tours, voltmètre, le tout placé dans un tableau de bord en vinyl noir du plus bel effet. Par contre la manipulation des commodos de clignotants et des lumières est complètement démente sur une moto de ce niveau...

MOTEUR

Étroit et compact pour un 1000. Carters d'excellente fonderie, imposants carburateurs de 40 à pompe de reprise, parfaite accessibilité aux bougies, câbles, bouchons et niveaux et moteur également d'une très grande simplicité mécanique d'où entretien facilité et peu onéreux. Démarrage après deux tours de poignée de gaz et une tirette sur l'enrichisseur que l'on relâche et comme toute Italienne, on laisse chauffer doucement en entendant les deux grosses gamelles donner vie à un vrai moteur bourré de couple avec plus de 80 vrais chevaux. Quant à la consommation pour une 1000 avec des carbus de 40 bonjour la concurrence. Exemple en conduite normale j'ai remis 16 litres pour exactement 354 km parcourus, qui dit mieux ? Et avec une moyenne pareille aux 100 km et un réservoir de 24 litres pas de problème pour l'autonomie. 3 litres d'huile dans le carter moteur et aucune consommation entre les deux vidanges.

PARTIE CYCLE ET COMPORTEMENT ROUTIER

La rigidité du cadre et la tenue de route sont au-dessus de tout soupçon et je comprends pourquoi on cite les Guzzi comme référence du genre maintenant ! Roue de 18 pouces à l'arrière mais de 16 à l'avant ce qui m'a un peu surpris au début trouvant la direction trop "légère" mais il suffit de balancer la moto dans l'angle et tout est parfait. La monte d'origine est en Michelin M 48 alors que les dépliants publicitaires la présentent en Pirelli Phantom...

Montés en série, un rigidificateur de fourche et un amortisseur de direction. Fourche télescopique à gaz Moto Guzzi à l'avant avec équilibreur de pression et à l'arrière des amortisseurs hydrauliques Koni réglables. Poids à sec de la moto : 215 kg.

J'ai été aussi quelque peu dépaysé avec le freinage Intégral au début, la pédale de frein actionne simultanément le disque arrière et celui de l'avant droit et la manette de frein actionne le disque avant gauche. Les trois disques sont de 270 mm, perforés et flottants, étriers fixes double piston le tout de marque Brembo, sans problème après l'accoutumance d'emploi, pas évidente au début.

La poignée d'embrayage est ferme mais non dure et actionne un embrayage à deux disques à sec. La boîte est précise et ferme et n'apprécie guère les passages "à la volée" mais adore les passages aux justes régimes.

L'équipement électrique est très bon, feux et clignotants bien visibles, phare H4 suffisant, avertisseur sonore à faire ranger un 38 T au dépassement, batterie 12 V, 24 Ah et allumage par vis platinées. Pour le reste : 5 vitesses, transmission par cardan et couple conique, puissance administrative : 9 CV.

GARANTIES GUZZI

L'importateur Guzzi France, la S.I.C.E.M. garantit la moto pendant 6 mois pièces et main d'œuvre ou 10.000 km et vous bénéficiez de l'assistance intégrale Moto Guzzi pendant 12 mois, 24 h sur 24 en France métropolitaine et dans 29 pays en cas de panne mécanique. A noter que le carnet de garantie de la moto ainsi que le manuel d'entretien sont en langue française.

IMPRESSIONS PERSONNELLES

Encore une fois, les concepteurs italiens ont sorti une machine compacte et homogène d'une étonnante simplicité mécanique, d'une sobriété exemplaire, tenue de route et freinage hors pair, légère et maniable et d'un look d'enfer. La finition et les accessoires sont hyper-soignés et encore une fois il n'y a rien à ajouter en sortant du garage, ceci pour 45.000 F TTC vous avez tout ce qui se fait de mieux en série...

J'ai été surpris par la fantastique aptitude de ce moteur à être efficace à tous les régimes et à avoir du couple en bas ce qui est loin d'être le cas de nombreux multicylindres, toujours obligés de naviguer "dans les tours" pour être efficaces et nécessitent sans arrêt de jouer avec les rapports... Quelle sensation d'enrouler sans heurt entre 4.000 et 5.000 tours avec, en plus, cette tenue de route et ce freinage.

Il en naît d'ailleurs une impression de sécurité inconnue jusqu'à présent dont il faut se méfier quand on jette un coup d'œil au compteur, car le gros bicylindre a vite fait de vous propulser au-delà de ce que vous pensiez et cela sans vous en rendre compte, le bougre... L'usine annonce 230 km/h mais l'important n'est pas là, encore une fois ce qui fait l'intérêt d'une moto c'est de pouvoir s'en servir efficacement et sans danger pour soi-même et les autres éventuellement et je défie beaucoup de motards avec leur usine à gaz de pouvoir utiliser à fond leur cavalerie d'enfer sur une bonne route à virolos des familles et une partie cycle au freinage pas toujours au niveau des performances.

Et puis, il faut qu'une moto possède une âme, qu'on la sente vivre, vibrer et non pas siffler en sourdine sous un ordinateur de bord et une cascade de cristaux liquides... Habitant dans une région humide et froide, je l'ai faite équiper par mon concessionnaire (magicien Guzzi) d'un carénage intégral spécial pour 1000 Le Mans IV qui permet de garder l'optique d'origine et les clignos avant. L'ensemble est très esthétique, de très bonne qualité avec attaches fort solides et surtout le prix est très correct pour un ensemble de cette qualité.

CONCLUSION

Donc, pour ma 1^{re} Guzzi, je suis enchanté de cette acquisition qui n'a strictement rien de comparable avec une Laverda qui garde sa fouguese personnalité si attachante et, comme à 42 ans je n'ai pas envie de mourir bête, la prochaine sera bien sûr une Ducati et après ce que j'ai vu au Bol, sans doute une Bimota DB 1...

Prix de mon assurance annuelle à la GMF avec bonus 50 % : 1.730 F.