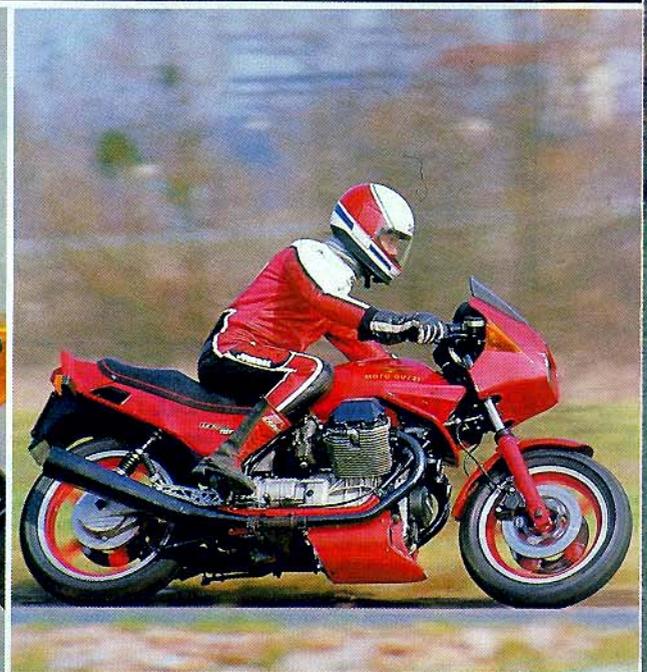


COMME UNE VIEILLE HA

MOTO GUZZI

1000

le Mans



ABITUDE

Comme une vieille habitude, Guzzi a pris le pli d'opérer régulièrement un lifting sur sa V7 Sport de treize ans. Cela suffira-t-il à rendre son lustre à l'aigle qui orne le réservoir ?

D. Ganneau, photos Micou

En son temps, la V7 Sport fut un événement : esthétique d'abord (elle reste un modèle d'esthétique industrielle), technique et sportif aussi. A l'époque, bien peu de motos étaient capables d'un vrai 200 km/h, et sa tenue de route constituait longtemps une référence.

En treize ans, la base est demeurée la même : par deux fois, la cylindrée a été augmentée pour maintenir (et même améliorer) les performances malgré la soumission aux normes de bruit et de pollution, plusieurs fois l'esthétique a été revue, mais les Le Mans sont toujours restées « de la famille ». Dans cette ultime version, les principales modifications portent sur l'adoption d'une roue avant de 16 pouces, le passage en 1000 (alésage augmenté de cinq millimètres) et le look style Lario : rien de bien révolutionnaire, on le voit, même s'il s'agit-là de la plus profonde mutation subie par la V7 Sport depuis sa naissance.

Le fantôme de la V7 Sport

Une courte prise de contact a suffi : quatrième du nom, cette Le Mans reste fidèle à ses ancêtres. N'attendez pas d'elle l'ouverture ou une quelconque entreprise de séduction, elle est plus que jamais exclusivement destinée aux fanatiques de la marque. Alors que la plupart des autres italiennes mettent de l'eau dans leur vin et tentent une manœuvre de normalisation, la Le Mans se marginalise plus qu'aucune Laverda n'a jamais osé le faire.

Comment, sur cette base, la juger objectivement ? Je n'en ai pas le cœur : ça ne toucherait ni les amoureux (par définition inconditionnels) de la marque, ni les autres. Ces derniers n'ont en effet pas besoin de ça pour se détourner d'une moto qui, au moins à la franchise et l'honnêteté d'annoncer d'emblée la couleur.

Toujours aussi inconfortable (les Koni livrés en série font ce qu'ils peuvent, mais le débattement est vraiment trop limité) toujours aussi aberrante dans le détail (commodos, béquilles, poignée de gaz, sélection des vitesses), la Le Mans en version 1000 a hérité de surcroît d'un moteur plus pares-

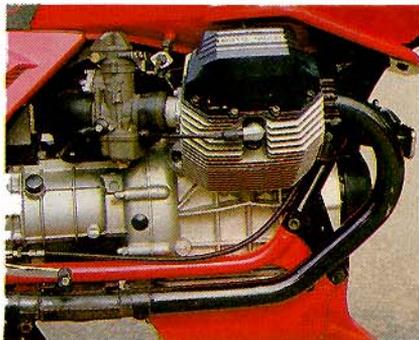
Un peu pompier tout ce rouge, mais les Ferrari après tout... La ligne est plutôt moderne avec notamment l'adoption d'une roue avant de 16 pouces, mais la mécanique commence à dater. La « nouveauté » consiste en l'adoption de cylindres de 1000 et de gros carburateurs Dell'Orto de 40. Une recette expérimentée en son temps par la Seidem, alors importateur de la marque, et qui avait permis à Colin de remporter le Bol d'Argent. C'était en 79 ! Pas vraiment de quoi redorer le blason de la marque, cinq ans plus tard. Les puristes apprécieront tout de même le superbe compte-tours rétro. Quand aux autres, ils se débrouilleront avec des commodos au maniement plutôt aberrant mais continueront à apprécier le système de freinage intégral, toujours aussi efficace.

seux que jamais, dont l'inertie - encore tolérable sur les versions calmes comme la SP - est carrément insupportable sur une machine se disant sportive.

Stabilité ou maniabilité ?

Mais là où elle atteint des sommets, c'est sur le plan du comportement : jusqu'ici la direction dès Le Mans était lourde, mais au moins la stabilité était incomparable. Est-ce la roue de 16 pouces, le choix des pneus, ou autre chose ? Toujours est-il que, malgré une direction toujours aussi pesante (l'amortisseur de direction n'est pas débrayable, et le guidon est étroit), la stabilité et la tenue de cap ne sont plus vraiment de la fête. Je n'ose faire allusion à la V65, qui dans toutes ses versions fait elle aussi mentir la réputation de la marque, mais on n'en est pas loin...

Les fanatiques de la marque vous diront qu'une Le Mans, « c'est un choix qui ne se discute pas », c'est une opinion que je respecte. N'empêche : j'aimerais bien que chez Guzzi on retourne au Musée admirer les créations de Carlo Guzzi et de Carcano. Histoire de nous prouver qu'on est capable de construire autre chose qu'une caricature de V7 Sport, avant qu'il ne soit trop tard et que l'aigle du réservoir ne replie ses ailes, de dépit...



RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Marque : Moto-Guzzi
Modèle : 1000 Le Mans IV
Coloris : blanc ou rouge
Prix clés en mains : 43 930 francs
Disponibilité : immédiate
Garantie : 6 mois pièces et M.O., extension en option
Précédents essais : Le Mans III : MJ 522



FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

Type : bicylindre en V à 90°, 4 temps, longitudinal, refroidi par air, cylindres traités Nigusil
Embiellage : vilebrequin monobloc tournant sur paliers lisses, bielles à chapeau.

Distribution : arbre à cames central entraîné par chaîne, deux soupapes par cylindres actionnées par tiges et culbuteurs et rappelées par ressorts hélicoïdaux, réglage de jeu par vis-écrou.

Cylindrée : 949 cm³

Alésage x course : 88 x 78

Rapport volumétrique : 10

Puissance maxi : 81 ch à 7 400 t/mn

Couple maxi : 8,4 mkg à 6 200 t/mn.

Alimentation : 2 carburateurs à boisseau diam. 40 mm avec pompes de reprise, filtre papier

Lubrification : pompe à engrenage, carter humide

Démarrage : électrique uniquement

ELECTRICITE

Générateur : alternateur 280 Watts, batterie 12V 24 Ah

Allumage à rupteurs mécaniques.

Transmissions

Primaire : engrenage à taille oblique. Rapport : 17 x 21

Embrayage : bidisques à sec, commande par câble.

Boîte de vitesses : 5 rapports

1^{er} 14 x 28 37 %

2^e 18 x 25 54 %

3^e 21 x 22 72 %

4^e 23 x 20 86 %

5^e 28 x 21 100 %

Secondaire : double joint de cardan, arbre de transmission et couple conique.

Braquet : 7 x 33

PARTIE-CYCLE

Cadre : double berceau tubulaire démontable.

Angle de chasse : 62°. Chasse : Ø 98 mm.

Amortisseur de direction.

Suspensions : fourche télescopique à assistance pneumatique pour l'avant, combinés réglables en précharge et hydraulique pour l'arrière.

Freinage : double disque avant, simple disque arrière, étriers double piston, commandes hydraulique couplées.

Roues : en alliage léger, à profil MT. Largeur : 2.50 et 3.00

Pneus : AV 120/80V16, AR : 130/80V18

Empattement : 1515 mm

Hauteur de selle : 795 mm

Réservoir : 25 litres

Poids à sec : 215 kilos.

Vitesse maxi : env. 220 km/h.