

CENTAURO

Le renouveau Guzzi

Par Pierre Bontemps - Photos Nicole Bergé

Essayer une nouvelle Guzzi est toujours un moment privilégié car les motos produites à Mandello del Lario sont rarement avares de sensations. La nouvelle V10 Centauro ne déroge pas à cette règle mais marque aussi un tournant dans l'histoire de la firme.

Guzzi nous a toujours habitué à des motos à forte personnalité, savants mélanges de tradition, de style et d'innovation technique. N'oublions pas que la marque a été aux avant-postes dans de nombreux domaines comme les culasses à quatre soupapes (500 GP de 1920), la suspension arrière (500 GT de 1928), la suralimentation (Quattro Cilindri de 1930), les multicylindres (Quattro Cilindri, Tre Cilindri de 1932, et surtout 500 V8 en 1955), le cadre poutre (Bicilindrica de 1948), le freinage intégral (750 S3 de 1975), la boîte automatique (1000 Convert de 1975), l'aérodynamisme abordé de manière scientifique (1000 SP de 1978), ou l'injection (1000 Daytona de 1990). Quand au style, il suffit de se rappeler un Galletto de 1950, un Zigolo de 1953, une 850 Le Mans de 1975, une 254 de 1977, ou une 850 T5 de 1983 pour être persuadé de la capacité des stylistes de Guzzi à innover.

La nouvelle V10 Centauro reprend bon nombre de solutions expérimentées par le passé et que l'on trouvait déjà sur la 1000 Daytona, mais elle marque aussi une étape importante pour Guzzi par le fait que c'est le premier roadster de la marque.

Une grande firme au passé aussi presti-

gieux que Guzzi ne pouvait pas ignorer plus longtemps la mode du roadster... et les ventes qui en découlent ! Ce retard est maintenant comblé de fort belle manière et les Ducati Monster, Triumph T509, Yamaha V Max et autres Buell Lightning n'ont plus qu'à bien se tenir car la nouvelle Centauro décoiffe sérieusement et a de solides arguments pour devenir la référence dans ce domaine !

Pour nous les hommes...

Dans la mythologie grecque, un centaure est une créature à corps de cheval et au torse et à figure humaine ; la parfaite alliance entre l'homme et l'animal, entre l'intelligence et la force brute. N'est-ce pas le plus beau symbole que pouvait adopter cette nouvelle Guzzi ? Car lorsqu'on découvre pour la première fois une Centauro, on devine rien qu'à la regarder que l'engin n'est pas fait uniquement pour les "jeunes cadres dynamiques" ; au delà de sa présentation "branchée", on trouve une vraie moto dotée d'un fort caractère, apte à séduire le plus "pur et dur" des motards. Son domaine, c'est plutôt les accélérations brutales qui sentent bon l'huile brûlée et la gomme torturée, les trajectoires tirées au cordeau sur un filet de gaz... ou les rétrogradages

DRÔLE DE CARDAN !

La Centauro, comme toutes les Guzzi équipées du nouveau cadre monopoutre et de la suspension cantilever (1100 Sport et Daytona), possède une transmission par arbre et cardan qui travaille à l'air libre, contrairement à la California qui a son arbre de transmission enfermé dans le tube droit du bras oscillant. Cette disposition nous inquiétait un peu sur le plan de la fiabilité, d'autant que le programme d'entretien de la Centauro préconise le remplacement des joints cardans tous les 15 à 20 000 km ! Renseignements pris auprès de Jacky Bergmann, concessionnaire Guzzi réputé, il s'avère que cet intervalle est exagérément rapproché et qu'il suffit de bourrer de graisse les trois graisseurs de la transmission tous les 5 000 km pour ne pas avoir de problème. De plus, en cas de remplacement, ces joints sont peu chers et l'intervention est plus rapide et plus simple que le remplacement d'un kit-chaîne.

► Motos Bergmann, 67290 Wingen, tél. 03 88 89 75 06.

FICHE TECHNIQUE

sous les tunnels juste pour le plaisir d'entendre gronder le moteur. Chacun son truc, il y en a pour tout le monde et même les dames ne sont pas insensibles à cette moto de macho, à ses courbes très "bio" dues à Luciano Marbese, un styliste qui œuvre souvent pour Aprilia. Mais leurs avis sont très partagés ; ainsi, Nicole, l'auteur des photos présentées ici, a apprécié, tandis que... ma femme m'a demandé ce que je fichais perché sur cette bécane dont l'arrière conviendrait mieux à un scooter pour ado boutonneux !

Un seul gros défaut

Mais trêve de bavardages de comptoir, il est temps de voir si le ramage égale le plumage. Lorsqu'on enfourche une Centauro pour la première fois (je devrais dire lorsqu'on s'assoit dessus, tant la machine est basse), on est surpris par la position de conduite. En effet, on se retrouve avec les jambes pliées comme sur une sportive mais avec les pieds avancés comme sur une basique ; quant aux bras, ils se retrouvent très tendus pour attraper le guidon plat monté sur des "risers". Dernière particularité, les genoux sont très écartés, ce qui est la rançon d'un réservoir très ventru (malgré sa faible contenance).

On s'adapte vite à cette position pour le moins bizarre mais l'on constate alors que l'emplacement des commandes aux pieds n'est pas naturel et de toutes manières désagréable à plus de 150 km/h. Passé cette vitesse, le manque de protection se fait sentir et l'on se retrouve à escalader l'arrière de la selle relevé ; et comme il est impossible de serrer le réservoir avec les genoux, le pauvre pilote n'a que la possibilité de s'accrocher au guidon pour lutter contre la pression de l'air et les violentes accélérations ! Conséquence, l'avant devient très léger et l'utilisation de l'amortisseur de direction réglable est alors fortement conseillée pour éviter des louvoiements. Cette position inadaptée aux grandes vitesses, avec ses conséquences négatives sur le confort, est le seul gros défaut de la Centauro ; défaut facilement corrigible par la pose d'un saute-vent.

Moto Guzzi V10 Centauro 1998

■ **MOTEUR** : Architecture : bicylindre en V transversal à simple ACT et 4 soupapes par cylindre. Alésage x course : 90 x 78 mm. Cylindrée : 992 cm³. Taux de compression : 10,5 à 1. Puissance maximale : 95 ch à 8 200 t/mn. Couple maximal : 9 kgm à 5 800 tr/mn. Lubrification : carter humide et pompe à engrenages. Alimentation : injection électronique indirecte Weber-Marelli. Allumage : électronique digital Weber-Marelli. Transmission primaire : par pignons à taille hélicoïdale. Embrayage : bi-disque à sec. Boîte de vitesses : séparée à 5 rapports. Transmission secondaire : par arbre et couple conique avec double joint de cardan.

■ **PARTIE-CYCLE** : Cadre : monopoutre de section rectangulaire et double-berceau interrompu en acier au NiCrMo avec moteur suspendu. Suspension avant : fourche télescopique inversée White Power Ø 40 mm. Suspension arrière : cantilever avec bras oscillant en acier de section ovale et amortisseur White Power. Frein avant : double-disque semi-flottant Brembo Ø 320 mm avec étriers à 4 pistons. Frein arrière : disque fixe Brembo Ø 282 mm avec étrier à double-piston. Pneus Av.-Ar. : Pirelli Dragon 120/70 ZR 17-160/60 ZR 17. Capacité essence : 18 litres. Poids avec les pleins : 245 kg. Vitesse maximale : 218 km/h (constructeur). Prix : 77 900 F.

► Moto Guzzi France, tél. 01 41 51 11 90, fax 01 49 63 21 31.

A côté de ce (petit) défaut, la Centauro possède d'immenses qualités, à commencer par son moteur. Sur ce plan, oubliez tout les a priori que vous pourriez avoir sur Guzzi, du style mécanique agricole.

Le fauve est lâché

Dès la mise en route, le moteur est très présent et se manifeste par de nombreux bruits mécaniques tels que cliquetis de soupapes, chuintement d'embrayage ou sifflement de pignons... c'est qu'il faut que ça chauffe ces grosses gamelles ! D'ailleurs tout rentre dans l'ordre dès que la température de fonctionnement est atteinte, il ne reste alors que le bruit (pardon, la musique !) des deux échappements Lafranconi en inox. Quelques coups de gaz font vite comprendre que la Centauro, c'est 95 chevaux furieux prêts à bondir. Chaque coup de gaz les fait ruer dans les bas-flancs et entraîne la machine dans un balancement de gauche à droite, le fameux couple de renversement typique de cette architecture-moteur, et qui se fait oublier en roulant.

A l'usage, la Centauro est à l'aise dans la circulation urbaine et fait preuve d'une maniabilité correcte, ce que ne laissait pas supposer la géométrie traditionnelle de la partie-cycle. Certes, le moteur n'a pas l'onctuosité d'un quatre-cylindre et la coupure des gaz provoque parfois un à-coup de transmission, mais il fait cependant preuve d'une bonne souplesse et accepte sans rechigner de tourner à moins de 2 000 tr/mn. Mais le domaine préféré de la Centauro, ce sont les grands espaces qui permettent au moteur débordant de vitalité et à la partie-cycle précise de s'exprimer au mieux. Chaque virage se transforme alors en plaisir intense et l'on se surprend à

choisir son itinéraire en fonction de la sinuosité du parcours et en privilégiant les routes blanches ou jaunes des cartes routières plutôt que les rouges insipides. Le "poireau moyen" que je suis se prend au jeu et peut même croire qu'il est un bon pilote tant la Guzzi est facile et efficace. Je me suis surpris à la sortie d'une série de virages, à rire sous mon casque, un peu comme si j'avais joué un bon tour aux pièges de la route. Mais attention, facile et efficace ne signifie pas insipide car s'il est un domaine où la Centauro domine, c'est bien celui des sensations. On en arrive à regretter ne posséder que cinq sens !

La Centauro, c'est 95 chevaux furieux prêts à bondir

Et plus tard ?

La Centauro est certainement le cheval (normal !) de bataille de la marque pour quelques années. Je ne serais pas surpris qu'elle finisse par détrôner la California au hit-parade de Guzzi (la Calif' représente actuellement 50 % des ventes de Guzzi !) et le constructeur compte beaucoup sur son succès commercial pour revenir à des chiffres de ventes plus en accord avec sa réputation. C'est de son succès que dépend l'avenir de Guzzi même si elle sera épaulée dans cette tâche par les futures Ipogrifo et V11 Sport. Reste qu'à 77 900 F la Centauro est chère, c'est le prix à payer pour une moto exceptionnelle qui ne bénéficie pas d'économie d'échelle (Guzzi ne produit que 7 500 motos par an) et qui est équipée des meilleurs composants du moment (White Power, Brembo, Marchesini, Pirelli, Weber-Marelli, Bosch, etc.). A terme, le succès commercial aidant, Guzzi compte doubler sa production, et l'on peut espérer une baisse sensible des tarifs. Reste que la Centauro est tout de même bien tentante. ●

POUR

- ▲ Caractère moteur
- ▲ Performances
- ▲ Esthétique
- ▲ Tenue de route
- ▲ Freinage

CONTRE

- ▼ Manque de confort
- ▼ Duo quasi-impossible
- ▼ Position de conduite déroutante
- ▼ Prix trop élevé
- ▼ Manque de protection

