

ESSAI - MOTO GUZZI V11 SPORT ROSSO MANDELLO

Pousse café

Textes : F. Restelli - Photos : Max Trono

Cette Guzzi est appréciée par les incondtionnels et par les détracteurs de laigle de Mandello : Miracle ? Non, juste l'effet Rosso Mandello, la gâterie que la plus ancienne usine italienne s'est permise sur la base de la déjà très belle V11 Sport. Un peu de carbone, une bulle pour résister au vent et une couleur incroyablement élégante ont transformé ce "café racer à l'italienne" en un authentique bijou. Malheureusement un peu chère, et pardessus le marché réservée à 300 chanceux.

Sa plus grande qualité ? c'est une Guzzi, Son défaut ? Justement celui-ci, c'est une Guzzi. Inutile de le nier, l'univers des passionnés de motos se partage de façon notoire entre guzzistes et non-guzzistes. Réfléchissez bien : il n'existe aucune autre marque pour laquelle prévaut une division aussi nette, l'Aigle de Mandello est aimé ou détesté sans demi-mesure. Pourtant, cette fois le miracle est en train d'arriver : la V11 Sport Rosso Mandello que nous vous présentons en avant-première dans ces pages, après ses débuts statiques au salon de Munich, attire la curiosité et même l'admiration des non-guzzistes, Si elle a conquis les agnostiques, imaginez ce que peut éprouver un fervent guzziste si vous le mettez face à ce rubis à deux roues !

Vous trouvez que je vole trop haut ? Ok, peut-être que le stylo a pris la tangente, mais que voulez-vous y faire, ici, à Café Racer, nous sommes d'incorrigibles romantiques. Des personnes qui sentent les vibrations de l'histoire sur le sol des ateliers et, par conséquent, franchissent toujours avec un certain battement de cœur le seuil de ce vieil établissement aux murs jaunes et un peu éloigné aux pieds de la montagne de Mandello del Lario. On ne se refait pas, 80 ans d'histoire inspirent le respect ! Bien que les mathématiques ne soient pas une opinion, il s'est quand même passé exactement huit décennies depuis la présentation, dans les premiers mois de 1921, de la première Moto Guzzi de série. Maintenant, la charge d'ouvrir les festivités, comme annoncé, revient à la V11 Sport Rosso Mandello qui sera produite en série limitée à 300 exemplaires numérotés, une façon élégante de souligner l'importance de ce modèle, le premier réalisé depuis l'entrée de Moto Guzzi dans le giron d'Aprilia (qui depuis le premier septembre détient le contrôle complet de la maison de Mandello).

HAPPY BIRTHDAY

Il est sur que cette V11 très spéciale en jette. La Rosso Mandello plaît vraiment à tous, sans distinction de credo motocycliste. Le mérite en revient surtout à la couleur : la teinte de rouge choisie pour le réservoir est splendide, mise en valeur ultérieurement par les logos chromés protégés par une épaisse couche de verni transparent. C'est une brouille, mais cela souligne le soin du détail qui deviendra une constante (on l'espère) pour les prochaines créations de Mandello (c'est une des promesses faites par Ivano Beggio dans son discours à Munich en septembre dernier).

Le rouge est souligné par le gris mat du dosseret et des flancs, ainsi que par le noir "sablé" du moteur, une alliance vraiment séduisante. Les couvre-culbus anodisés rouges semblent au contraire un peu "too much", mieux vaut le traditionnel aluminium. Les nombreuses pièces en fibre de carbone sont très belles : garde-boue, bulle, platine porte-instruments et autres protections sont toutes faites dans la fibre la plus noble. Rien que des éléments coûteux, bien réalisés et montés avec soin : une satisfaction pour les yeux et pour la balance.

Le jugement sur les composants électroniques et sur les commandes reste en fait totalement positif. La hauteur et les dimensions du guidon sont parfaites et offrent de nombreuses possibilités de réglage. La selle est également un bon exemple de conciliation entre les exigences de confort et de sportivité sans avoir de désagrément sur les deux fronts. Les repose-pieds sont un peu hauts, mais on s'y adapte en un instant, sans jamais devenir inconfortables.

Tournons la clé, un instant pour écouter la pompe à essence et ensuite... Quel timbre ! Le niveau sonore est celui autorisé par la loi, évidemment, mais on ne s'attendait pas à un bruit aussi sourd et jubilatoire sur une Guzzi de série. On l'entend au plus bas, pendant que le moteur chauffe, mais surtout on en profite dès que la poignée tourne et que les deux gros cylindres se mettent à travailler. On tire sur l'embrayage et... Que se passe-t-il, le câble est cassé? Cela ne risque pas d'arriver avec la commande hydraulique : c'est simplement le nouvel embrayage monodisque à sec qui fait son travail, dans la discrétion. Il est connecté à la boîte 6 vitesses que nous n'oublierons jamais de louer pour sa légèreté et sa précision (seul reproche, la course un peu longue du sélecteur) et qui représente une des caractéristiques qui fait monter la cote de la V11. Quand on pense que la décision de produire cette boîte a nécessité un an de discussion...

LE MEILLEUR DE LA TRADITION

Lorsque la vitesse augmente et dépasse la barre des 130 km/h, l'utilité de la bulle en carbone est évidente : même petite, elle élimine une grande partie de la pression de l'air sur le buste et permet de maintenir une allure de croisière élevée sans perturbation ; mieux, en chargeant un petit peu plus le train avant, elle contribue même à améliorer la stabilité. Du reste, c'était une des modifications apportées à notre V 11 Café Racer présentée au salon de Paris l'année passée, vous vous rappelez ? De cette expérience, nous reprendrions également l'échappement 2 en 1 et les filtres air K&N *free flow* car ils avaient le mérite de faire disparaître le trou qui apparaît autour des 4000 tours.

La plage de puissance est toutefois bonne, l'aiguille du compte-tours est vigoureuse dès les bas régimes et elle revient impétueuse au-delà des 5000 tours. Même les vibrations, qui apparaissaient autour des 3000 tours aux repose-pieds et au guidon, sont réduites. Il y a peu de choses à dire aussi sur la partie-cycle, elle était déjà parfaite et elle l'est restée même si la V11 n'est pas une petite moto compacte comme d'autres *naked*, par exemple la Monster, peuvent l'être. Mais elle n'a pas de mal à se jouer du trafic et se prête de bonne grâce aux échappées joyeuses sur les routes plus tourmentées, et une fois que les grands espaces se présentent, la puissance cause.

À celui qui souhaite l'exploiter à fond, nous conseillerons seulement une attentive mise au point des suspensions, car les réglages de l'usine sont un peu approximatifs, aussi bien pour la fourche que pour l'amortisseur. Car sur les routes au revêtement irrégulier, la V 11 peut devenir nerveuse et la puissance a un peu de mal à passer au sol.

Mais mettre les mains sur cette V11 Sport hors série a déchaîné nos pires fantasmes et s'ils ne la récupèrent pas en vitesse, ils ne la reverront plus telle qu'elle est sortie de l'usine.

On pourrait aussi parler des 80.000 francs nécessaires pour la mettre dans son garage : ce n'est pas rien, mais il s'agit d'une série limitée. Pourtant, nous conseillerions toutefois un petit changement dans la dénomination : à la place du très romantique Rosso Mandello (bonne pour une appellation de couleur, mais pour une moto ?), Guzzi aurait pu dépoussiérer le sigle Le Mans. Qu'en dites-vous, ça le ferait?