

# NORGE : UNE



**IDEM BREVA**

Réservoir (en plastique), selle, feu rouge arrière, tableau de bord, poignées de maintien passager, repose-pieds, guidon... Tout cet accastillage est celui de la Brevia. La position de conduite est tout à fait naturelle, mais les genoux des pilotes de grande taille risquent de flirter avec les culasses.

**MOTO GUZZI  
Norge 1200 GT**

Puissance maxi 95 ch

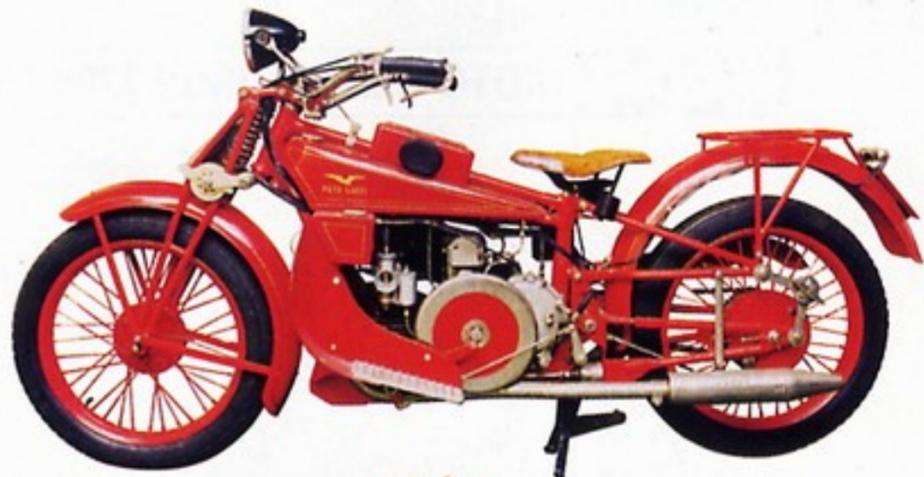
Poids à sec 246 kg

**14490 €**

Dispo. courant juin

CHIFFRES CONSTRUCTEUR

# BREVA GT



Un coup de boost au moteur de la Brevia 1100, un habillage GT... et le tour est joué. Avec la Norge 1200, Guzzi offre (façon de dire) une concurrente à la BMW R 1200 RT.

PAR CHRISTIAN LACOMBE  
PHOTOS CONSTRUCTEUR



**M**oto Guzzi Norge 1200 et BMW R 1200 RT : concurrentes mais pas semblables. Leurs points communs : un moteur 1200 bicylindre et une définition GT. Mais dans l'esprit, elles divergent. En évoluant, la RT a pris du volume (mais pas de poids), s'est enrichie d'une foule d'accessoires (souvent en option), et sa mécanique a gagné en douceur à l'utilisation. À côté, la Norge fait petite moto. Plus compacte, plus fine, un peu moins raffinée en matière d'équipements et, surtout, moins aseptisée que l'allemande en comportement moteur. Son V-twin a le verbe haut. Ici, pas de discret « *pop*

**EFFICACE** Toutes les Norge sont équipées d'origine du freinage ABS. Les jantes sont dotées de valves coudées à l'avant et à l'arrière. Dans les flancs de carénage, aucun vide-poches. Ce qui souligne quelques lacunes dans la culture GT de Guzzi.

Sur la Brevia, le réglage en précharge de l'amortisseur est facilité par une grosse molette bien accessible. Sur la Norge, la molette est planquée sous un cache et il faut démonter la selle pour y avoir accès. Mais on nous a promis que le cache serait modifié.

*pop pop* ». Au point mort, l'embranchement à sec ferraille (ça, c'est moins bien), et au coup de gaz, on sait ce que veut dire couple de renversement. Les rétros qui se brouillent dénotent plus de vibrations, mais pas de celles qui lassent à la longue. En

revanche, boîte et transmission secondaire de génération Brevia 1100 font mentir les clichés qui collent aux Guzzi depuis des décennies. La boîte est douce et précise, et par ailleurs beaucoup plus silencieuse; la transmission secondaire amortit les

## L'ANCÊTRE

Le nom Norge ("Norvège", en norvégien) vient d'un périple effectué en 1928 par Giuseppe Guzzi, le frère de Carlo, pour tester un nouveau type de suspension (sorte de Cantilever inversé avec quatre amortisseurs sous le moteur), voyage qui l'emmena du côté du cercle polaire. À la suite de quoi une série de soixante-dix-huit GT Norge 500 seront construites.

rétrogradages comme jamais. Tout cela fait dire aux guzzistes d'hier (pas tous) que la Brevia (comme la Griso et la Norge) n'est pas une vraie Guzzi, qu'elle a perdu ses "charmants" défauts et que, horreur! elle peut être conduite et appréciée par tout le monde. En fait, avec quelques années de retard, Guzzi suit l'exemple de BMW, comme ce fut déjà le cas avec la SP 1000 de 1978, première Guzzi carénée créée pour concurrencer la BMW R 100 RS. On connaît le succès planétaire de BMW, lié, entre autres, à l'évolution de ses motos. Guzzi en rêve, d'où ce marquage à la culotte des flat-twins bavarois, qui devrait s'intensifier avec l'arrivée en 2007 du nouveau moteur Guzzi V-twin quatre soupapes et probablement double ACT.

## AGILITÉ LUXUEUSE

En attendant, Guzzi peaufine son gros deux-soupapes culbutées (voir encadré), qui gagne 9 ch et 1,3 mkg de couple par rapport au 1100 cm<sup>3</sup> de la Brevia. Ce gain en performance moteur était une nécessité pour espérer détourner les regards des concessions BMW (pour rappel, une R 1200 RT est donnée pour 100 ch à 6250 tr/mn, 11,7 mkg à 6000 tr/mn et pèse >>

## 4 VERSIONS POUR LA NORGE

- > Norge 1200 T le modèle de base: 13490 € (pas de valises, bulle réglable manuellement).
- > Norge 1200 TL 13790 € (pas de valises, bulle réglable électriquement).
- > Norge 1200 GT 14490 € (bulle réglable électriquement, sacoche, bas de carénage, poignées chauffantes).
- > Norge 1200 GTL 15490 € (comme la GT + top-case de 44 l et GPS Tom Tom)

**BAGAGERIE**

Les sacoches de 36 litres chacune ont été dessinées pour la Norge (elles sont différentes de celles qui équipent la Brevia en option). Le système de fixation n'est pas des plus simples, mais il est efficace. Le poids à sec de 246 kg n'inclut pas les sacoches et la largeur hors tout de celles-ci est légèrement supérieure à celle des guidons.



**La Norge se la joue svelte et élégante**

>> 229 kg à sec). Mais plus encore que les perfs chiffrées, Guzzi peut compter sur l'attrait esthétique de sa Norge, qui, comme la Brevia et la Griso, est l'œuvre du bureau de design Marabese. Les qualités dynamiques de la Brevia 1100 furent une révélation; elles sont identiques sur la Norge. Et pour cause: elles sont jumelles en partie-cycle et les 15 kg de plastique en plus sur la Norge ne changent rien. L'agilité de cette GT est surprenante, un régal en montagne et pour les ronds-points, agile et neutre de direction. Elle se conduit d'une main, sans effort tandis qu'avec la gauche on peut tripoter son GPS Tom Tom, montrer du doigt le beau et l'insolite... On peut même passer les vitesses sans débrayer – pour dire les progrès sur la boîte. Cette agilité exceptionnelle a toutefois un revers: on ne sent pas trop la liaison avec la route, il faut faire confiance aux pneus (des Metzeler Roadtec). Mais il suffit de quelques kilomètres pour se sentir rassuré. En usage GT, l'agilité est un luxe qui invite à emprunter le sinueux tout en sachant qu'il ne vous épuisera pas. C'est aussi un luxe pour ceux qui aiment l'arsouille et, à l'occasion, en remonter aux motos de définition plus sportive. Cela d'autant mieux que la Norge est très stable en grande courbe rapide. Les suspensions avant et arrière sont réglables en précharge des ressorts (plus en hydraulique sur l'arrière). Un réglage moyen partout s'accommode de tous les styles de conduite et ce n'est pas en durcissant qu'on améliorera la garde au sol.



**TOUR DE MAIN** Le réglage manuel de la bulle s'opère en un tour de main: on dévisse les deux grosses molettes et fait glisser vers le haut ou le bas (sur 40 mm), puis on resserre. Sur la version définitive, l'armature ne sera plus en alu gris mais en alu noir anodisé.



**FOURNI** Le tableau de bord, identique à celui de la Brevia, intègre un ordinateur qui offre une multitude de fonctions (décrites dans l'essai de la Brevia 1100 face à la BMW R 1150 R dans MJ 1668). Elles se commandent depuis le commodo gauche.

**PERDU DE VUE**

Le GPS Tom Tom qui équipe d'origine la GTL est difficilement lisible sous le soleil. Guzzi doit rectifier le tir avec la monte d'une casquette et un support plus incliné.



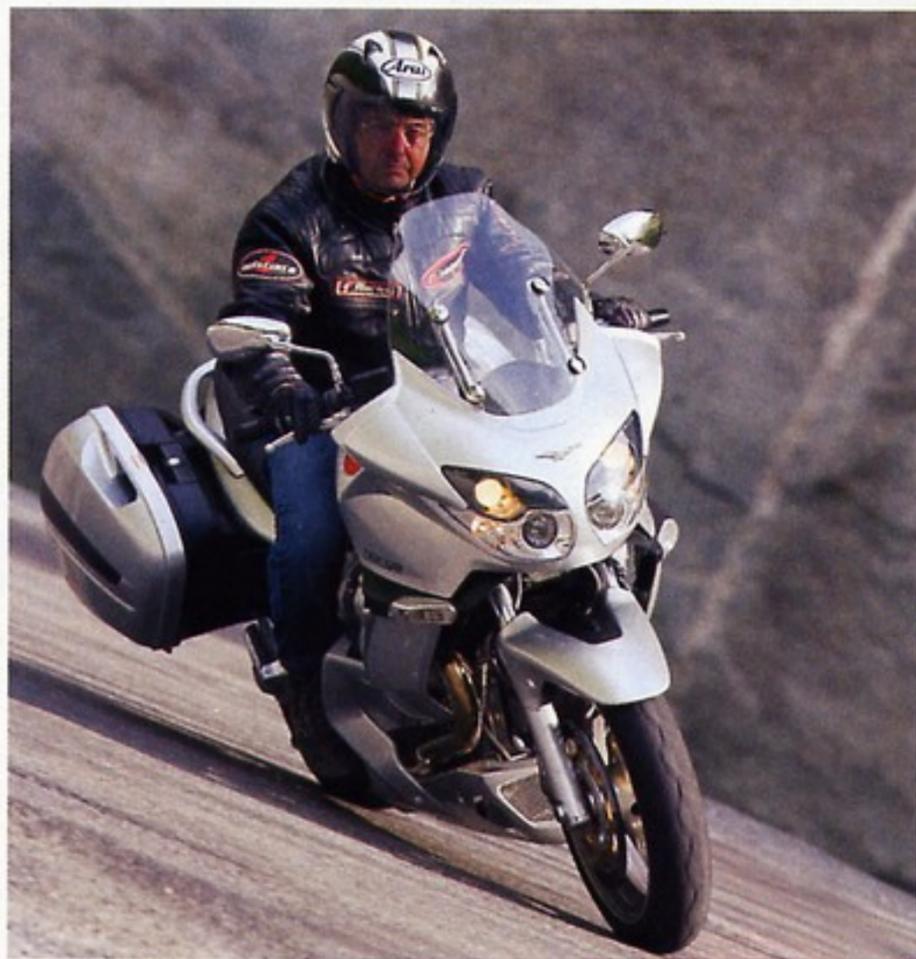
**OPTION BASSE** Sous la selle, un emplacement pour un U, la valve de purge de l'embrayage, l'équipement électrique, une petite trousse à outils, le gros manuel de la Norge et une prise 12 V. Guzzi propose en option une selle basse de 760 mm, soit 40 mm de moins que celle d'origine.



**AU DEGRÉ PRÈS** La température des poignées chauffantes se règle au moyen de la gâchette située sous l'appel de phare (température indiquée au tableau de bord).

**MAUDITE BÉQUILLE**

Car côté gauche, la béquille centrale touche beaucoup trop facilement. C'est même le plus gros défaut de la Norge (et de la Brevia). Une béquille par ailleurs trop physique à positionner. Du coup, on ne s'en sert pas, alors autant la virer! La latérale n'est pas parfaite non plus. Pour la replier, il faut une longueur de jambe de top model. Signalons enfin que l'évacuation de l'air chaud des cylindres vous surchauffe les tibias. Port de bottes montantes et pantalon de cuir conseillé, ou alors virez le bas de carénage – dont on ne sait >>



**DEMI-TOUR**

En plus de son agilité, la Norge a un bon rayon de braquage et un bon équilibre à basse vitesse. Pour ne plus appréhender les culs-de-sac.

>> rien de la protection sous la pluie puisqu'il faisait beau. La protection du haut de carénage est bonne et la bulle en position basse permet une vision juste au-dessus (pour un pilote de 1,70 m), agréable en ville et dans le sinueux. La forme de la bulle plutôt étroite n'engendre pas de bruits excessifs dans le casque, et lorsqu'on la monte au maxi (vision au travers), elle ne déforme pas trop, mais ne fait pas assez écran au bruit de l'air. Comme sur la Breva, le confort de suspension et de selle est excellent. J'ai fait assez de kilomètres en duo sur la Breva pour affirmer que le passager de la Norge saura apprécier... sauf que le supplément de poids réduit encore la garde au sol!

La Norge est équipée d'origine de l'ABS (Brembo) sans couplage. C'est plus simple et d'une grande efficacité. En revanche, sans couplage, la suspension avant s'enfoncé plus brutalement - avantage donc à la BMW en termes de confort du passager, par ailleurs dotée d'une suspension antiplongée. Le comparatif avec la R 1200 RT s'annonce disputé: qui gagnera l'épreuve d'agilité et celle du confort? Il n'est pas certain que la BM soit beaucoup mieux en moteur. Le 1200 de la Norge offre un max de sensations entre 3 000 et 5 000 tr/mn, la plage de régime la plus utilisée en GT. Des sensations exacerbées par le bruit et les bonnes vibrations. □

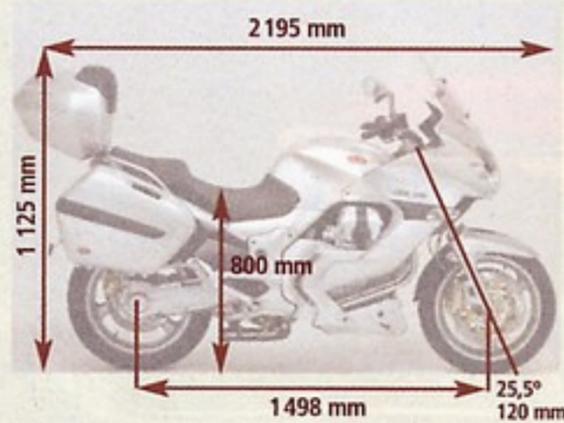
**PLUS NOUVEAU QU'IL N'Y PARAÎT**



Le 1200 Norge (exactement 1151 cm<sup>3</sup>) accueille soixante nouvelles pièces par rapport au 1100 et 9 ch ont été gagnés. Le système de lubrification est tout nouveau, de la pompe aux conduits, ce qui a permis de réduire de 14 °C la température de l'aluminium de la culasse. Autres éléments nouveaux: les cylindres, les bielles et le diamètre des conduits d'admission.

**FICHE TECHNIQUE**

<b>MOTO GUZZI NORGE 1200 GT</b> 14 490 €	Coloris: gris clair Importateur: Moto Guzzi France, tél.: 01.41.51.11.90; site: www.motoguzzi.fr
<b>MOTEUR</b>	
Type	bicylindre en V à 90°, 4-temps, refroidi par air
Distribution	1 ACT latéral et 2 soupapes par cylindre
Cylindrée	1151 cm <sup>3</sup> (alésage x course: 95 x 81,2 mm)
Puissance maxi	95 ch à 5 800 tr/mn
Couple maxi	10 mkg à 5 800 tr/mn
Alimentation	injection électronique Weber Marelli Ø 45 mm
Boîte de vitesses	à 6 rapports
Embrayage	bidisque à sec, commande hydraulique
Transmission finale	par arbre et cardan
<b>PARTIE-CYCLE</b>	
Cadre	tubulaire en acier, moteur suspendu
Suspension avant	fourche télescopique Ø 45 mm, réglable en précharge de ressort
Débattement avant	120 mm
Suspension arrière	bras oscillant alu à parallélogramme, mono-amortisseur, réglable en précharge de ressort par vérin hydraulique et en détente hydraulique
Débattement arrière	140 mm
Frein avant	2 disques flottants Inox Ø 320 mm, étriers 4 pistons opposés (ABS)
Frein arrière	1 disque Inox Ø 282 mm (ABS), étrier 2 pistons opposés
Pneus	20/70 x 17 AV; 180/55 x 17 AR



- ▶ Garantie: 2 ans pièces et main-d'œuvre, kilométrage illimité
- ▶ Réservoir: 23 litres, dont 4 de réserve
- ▶ Poids à sec constructeur: 246 kg

**CONDITIONS DE L'ESSAI**

Itinéraire	150 km sur petites routes autour du lac de Côme
Kilométrage moto essayée	600 km au départ 750 km à l'arrivée
Pneus	Metzeler Roadtec
Problèmes rencontrés	RAS

**LE VERDICT MJ**

> La Guzzi Norge est ce qu'elle paraît: une GT compacte, très agile, généreuse, valorisante. Décidément, la nouvelle génération Guzzi a des atouts pour séduire les BMWistes (encore faut-il qu'ils soient rassurés par le SAV!). Mais la culture GT est moins perceptible chez Guzzi où l'on a tendance à privilégier le comportement et les sensations plutôt que les aspects pratiques. A chacun sa façon...

**> ON AIME**

- ★ Le look: enfin une GT d'une élégante finesse!
- ★ Le moteur généreux en sensations
- ★ L'agilité pour jouer et flâner

**> ON N'AIME PAS**

- ★ Les béquilles qui limitent l'agrément de conduite
- ★ Le bruit de l'embrayage au point mort
- ★ Le coup de chaud sur les tibias

