



ET POUR UNE POIGNÉE D'EUROS DE MOINS

A ppliqué aux Breva et Griso le régime light de Guzzi ne fait pas perdre des kilos mais un paquet de chevaux et permet en contrepartie l'économie d'un millier d'Euros par rapport aux 1100 équivalentes. Présentée ainsi, la proposition ne déclenche certes pas la fièvre acheteuse. Après l'essai des deux 850 de Mandello par contre, l'hésitation est permise.

Réduite à une équation chiffrée, ce que Moto Guzzi propose avec les versions 850 cm³ de ses deux modèles les plus récents, c'est la perte de 187 cm³ (on passe de 1064 à 877 cm³), de respectivement 14 et 12 chevaux pour la Breva (72 ch au lieu de 86) et la Griso (76 contre 88) et de près de 2 mkg de couple pour les deux. Voilà pour les moins. Paradoxalement, c'est encore un moins qui fait le principal argument théorique des 850, leur prix de vente de 1 100 € inférieur à celui des 1100 équivalentes. Ce qui représente un avantage de 10 % pour une diminution plus proche des 15 % au plan de la puissance et de 17,5 % en cylindrée. Il n'est pas certain que le résultat de l'opération plaide en faveur des petites nouvelles, d'autant moins que l'époque

pousse davantage au " toujours plus " qu'aux choix raisonnables. Mais l'achat d'une moto répond aussi à des critères plus subtils, impossibles à traduire en termes d'argent ou de bonus/malus. C'est pourquoi avant de se décider, il est important d'essayer. Décisif même pour des motos telles que ces 850 qui ont plus d'atouts à faire découvrir sur une portion de route bien choisie qu'elles n'en présentent sur le papier.

DES DIFFÉRENCES BIEN CACHÉES

Ce qui est sûr c'est qu'il sera difficile de distinguer les 850 de leurs grandes sœurs en les voyant simplement passer dans la rue. Un œil exercé repérera la finition alu du moteur, du bras

oscillant et des roues alors que sur les 1100 ces éléments reçoivent un traitement de surface plus foncé. Autre détail, propre à la Griso cette fois, la disparition du radiateur d'huile du flanc droit du moteur. Hormis ces points précis et de discrets logos sur la Breva, rien ne différencie les 850 de leurs aînées. On retrouve avec chacune le gabarit, l'équipement et, à quelques centaines de grammes près, le poids des versions 1100. Les principaux changements ont effectivement touché l'intérieur du moteur. La réduction de cylindrée a été obtenue par diminution de la course de 80 à 66 mm.

La différence de prix est modeste

Une opération qui a bien sûr entraîné la fabrication d'un nouveau vilebrequin et qui donne au V twin des cotes largement super carrées avec un rapport alésage/course de 1,4 au lieu de 1,15. Afin de pouvoir conserver les fonderies haut moteur du 1100, des bielles plus longues de 7 mm (151 mm au lieu de 144) supportent les pistons. Dernière

différence importante, la culasse des 850 ne comporte qu'une seule bougie d'allumage, contre deux sur les 1100.

En revanche, le souci de standardisation a poussé Guzzi à ne rien changer ni à la présentation ni à l'équipement de ses huit et demi qui bénéficient du même traitement que les grosses. Une similitude qui explique que la différence de prix entre les deux versions d'un même modèle ne soit pas plus grande mais qui conserve aux " petites " le même standing. A aucun moment on a le sentiment d'avoir affaire à une sous Breva ou à une Griso au rabais. Reste dès lors à voir ce que ce petit moteur retire ou apporte.

UNE BREVA TRANQUILLE ET MOELLEUSE

Fortement influencée par le style de la BMW R 1150 R, la Breva est une belle moto, qui impose le respect tout en conservant des dimensions " humaines ". On s'en rend surtout compte lorsqu'on s'installe sur l'épaisse selle, moelleuse à souhait et située à altitude raisonnable. On retrouve sur la 850 la position de conduite assez typée de la 1100, buste droit, jambes un peu trop repliées pour ceux qui les ont grandes. Mais ce qui caractérise le plus l'ergonomie de cette moto, c'est la forme du guidon. Deux longues perches qui remontent vers vos mains pour vous permettre de rester digne en roulant. Ce n'est pas désagréable mais réclame un peu d'habitude en manœuvre. La sonorité du V twin 850 au ralenti semble un peu moins profonde, légèrement plus métallique alors que la réponse aux coups de gaz à vide ne laisse pas apparaître de diminution sensible de l'inertie. Mais il est bon de préciser que les machines fournies pour cette prise de contact, qu'il s'agisse de la Breva ou de la Griso, affichent entre

Difficile de repérer les versions 850 des Breva (à G) et Griso tant elles restent proches des 1100 tant en style qu'en équipement. A la conduite, les différences se traduisent par un comportement moteur moins coupleux mais un peu plus vif.





Malgré sa nature de routière plutôt tranquille, la Brevin souffre plus que la Griso de la diminution du couple. Sa facilité et le tempérament docile du twin rassureront en revanche ceux qui cherchent une machine intuitive.

entre 8 et 50 kilomètres au compteur, ce qui est vraiment insuffisant pour des mécaniques qui exigent un rodage assez long pour donner le meilleur.

On l'avait remarqué lors de notre essai de la 1100 (voir *Moto2 n° 189*), la Brevia a totalement rompu avec certaines mauvaises habitudes Guzziesques, genre poignée de gaz à vous dégoûter d'accélérer à force d'être dure, suspensions bout de bois, embrayage Bullworker, sélection ferme et imprécise.

Comme sa grande sœur, la 850 propose un embrayage souple et progressif pour un monodisque, une commande d'accélérateur douce et une sélection "à la japonaise". Les suspensions de leur côté offrent beaucoup de débattement et une grande souplesse. Cela donne beaucoup de confort en conduite tranquille mais fixe des limites assez

rapides à toute velléité d'attaque. Si vraiment vous souhaitez forcer l'allure, il convient de fortement comprimer le ressort AR pour éliminer la tendance sous-vireuse de la moto.

Le confort y perd, mais la précision devient alors acceptable, même si à partir de 120 km/h la forme du guidon l'affecte un peu. Difficile en effet de ne pas s'accrocher aux branches pour résister à la pression de l'air.

Et le moteur ? Mince, j'allais l'oublier. Il est vrai qu'il se fait plus discret que sur la 1100. Très légèrement plus souple à bas régime, sa réponse manque de franchise dans les bas et moyens régimes (*le rodage peut-être ?*). On ressent même une certaine paresse dans ses reprises tout en bas qui rend la conduite en ville moins

naturelle qu'on le voudrait. Quand le " gros " commence à délivrer son couple, vers 3000 tr/mn, le huit et demi se contente de monter sagement en régime. Il faut atteindre 5000 tours pour éprouver une poussée plus franche.

On a même le sentiment qu'à partir de cet instant la réduction

des inerties lui donne une meilleure vivacité dans la partie haute du compte-tours.

Globalement, dans cette version 850, c'est davantage le côté

"grosse cylindrée confortable et tranquille" de la Brevia qui s'impose que ses possibilités de grande routière.

Le déclin assez sensible du couple tempère la personnalité du V twin mais offre en contrepartie une totale sérénité côté maîtrise de la cavalerie.

Le couple manque à la Brevia

GRISO, LE ROADSTER SCULPTURAL

Avec sa silhouette longiligne et ses lignes épurées, la Griso est un magnifique exercice de style. La disparition du volumineux radiateur d'huile du flanc droit du moteur ajoute encore à la netteté de l'ensemble. Comme bien souvent lorsqu'une totale liberté a été laissée au designer, l'ergonomie et les aspects pratiques sont traités avec une certaine légèreté. N'espérez pas caser la moindre babiole sous la selle, le filtre à air et la batterie ont déjà squatté la place. Quant à la position de conduite, elle est pour le moins particulière. Il faut se pencher en avant pour atteindre le large guidon plat tandis que les jambes doivent se replier pour trouver des repose-pieds hauts perchés et reculés et que les cuisses affrontent une selle trop large.



- 1 Le 850 conserve les mêmes fonderies que le 1100 mais adopte des culasses à une seule bougie. La diminution de cylindrée a été obtenue en jouant uniquement sur la course du vilebrequin.
- 2 Le freinage est puissant et facile à doser mais engendre une plongée importante de la fourche, souple et dépourvue de réglage. L'option ABS est disponible contre 700 €. 3 le tableau de bord très complet intègre un ordinateur aux nombreuses fonctions. L'ensemble est lisible et d'un maniement aisé.
- 4 Les roues ont la même largeur que sur la 1100.



Tant qu'on ne la brutalise pas, la Brevia se montre confortable et facile.

Même genre d'attention pour le passager qui n'a rien pour se tenir et juste un petit carré de coussin où poser son postérieur. La Griso a décidé qu'elle serait belle, c'est à prendre ou à laisser...

Pour être équitable, il faut reconnaître les gros efforts réalisés par Guzzi sur la finition et la qualité des éléments. Les suspensions réglables de partout sont de haut de gamme et beaucoup de belles pièces flattent le regard. Malgré la position peu naturelle, la Griso est d'une étonnante facilité de prise en mains. La direction est légère et si le rayon de braquage est limité, on arrive à se frayer son chemin dans la circulation avec beaucoup d'aisance. Même bonne surprise sur les routes sinueuses qui surplombent le lac de Côme où se déroule cette prise de contact. L'empattement immense et la large roue arrière semblent

n'avoir aucune influence sur l'avant qui reste fluide et obéissant. Il en résulte une conduite très intuitive qui fait oublier la position bizarre. Autre point fort de la Griso, ses suspensions de qualité filtrent les déformations de la route tout en limitant les effets de plongée au freinage. Sans aller jusqu'à adopter un rythme sportif, la Griso arriverait assez vite à vous griser tant ses réactions sont saines. Le freinage, excellent, et la garde au sol, généreuse, ajoutent aux possibilités de ce roadster qui associe son élégance à une certaine efficacité. S'il a, là aussi, laissé quelques mkg de couple en baissant de cylindrée, le moteur semble avoir mieux supporté le traitement que sur la Brevia. Une différence à mettre au compte

La Griso supporte mieux les cm³ perdus

des systèmes d'admission et d'échappement de la Griso mieux adaptés aux caractéristiques du bicylindre. Contrairement à la Brevia, la Griso reprend plus franchement dès les bas régimes et monte plus rapidement jusqu'à 5 000 tr/mn, régime où la mécanique s'exprime pleinement.

Par rapport au 1100, le moteur gagne en vivacité ce qu'il perd en couple et son allonge dans la partie haute du compte-tours nous a semblé plus grande. Autre point qui joue en faveur du 850, les vibrations à mi-régime ont pratiquement disparu.

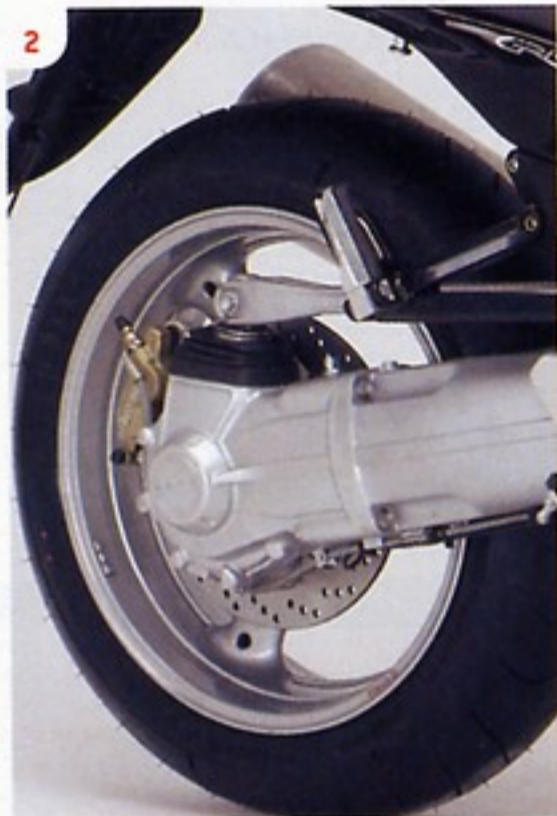
POURQUOI PAS ?

En passant d'une Guzzi à l'autre, l'impression générale se confirme. Contre toute attente, le "roadster chic et orgueilleux" s'accommode mieux du petit

moteur que la paisible routière. La logique aurait plaidé pour la situation inverse, la Brevia, par son positionnement, pouvant tirer avantage d'une diminution de prix attractive pour un motard soucieux de son budget.

Sans être énorme, l'écart de 1100 € équivaut à une année d'assurance, ou au carburant pour 10 000 km. Mais le couple du 1100 convient mieux à la nature paisible de la Brevia. Plus vive, plus dynamique, la Griso trouve dans le 850 une mécanique qui s'accorde bien à sa personnalité.

Reste à savoir si, lorsqu'on s'est décidé pour une moto comme celle-là, on n'a pas envie du top et de rien d'autre. De la réponse à cette question dépend l'avenir de ces 850 qui permettent cependant à Guzzi d'élargir son offre avec deux modèles raisonnables mais agréables. ■



❶ le gros radiateur d'huile qui encombre le côté droit du moteur sur la 1100 a disparu sur la 850. La Griso y gagne encore en pureté. Grâce à une alimentation en air et à un système d'échappement plus volumineux, le twin s'accommode mieux de la baisse de cylindrée que sur la Brevia. ❷ Depuis qu'elle adopte une double articulation de cardan, la transmission secondaire des Guzzi est devenue d'une grande discrétion. ❸ D'un dépouillement très élégant, le tableau de bord n'en est pas moins complet et lisible. ❹ L'ABS ne fait pas partie des options, mais le freinage bien que puissant est dosable.



La Griso est plus vive et joueuse que sa silhouette longiligne ne le laisserait penser.

**MOTO-GUZZI :
CONFIANTE EN SON AVENIR**

Qu'elle semble loin l'époque pourtant pas si vieille où, gérant son pécule au jour le jour, l'usine de Mandello attendait la livraison des fournisseurs pour appeler ses ouvriers au travail. Presqu'effacé aussi le souvenir d'une année 2004 pleine d'incertitude suite à la situation confuse du nouveau proprio, Aprilia. Passée comme Aprilia dans le giron du groupe Piaggio, Moto-Guzzi regarde plus devant que derrière. L'arrivée de la Brevia en mai 2005 et de la Griso à l'automne a dopé les ventes qui sont passées de 3959 motos en 2004 à 6975 en 2005. Des chiffres faibles dans l'absolu mais une progression de 76% qui galvanise l'enthousiasme de l'équipe dirigeante, à l'image de Daniele Bandiera, le grand patron. "L'arrivée des 850, le lancement dès le mois de mai de la Norge 1200, la mise aux normes Euro 3 de l'ensemble de nos modèles, tout cela va contribuer à notre progression sur les marchés intérieur (qui représente 47% des

ventes), européen (41%) et aux USA (6%) où nous comptons faire un effort tout particulier" explique le boss qui se félicite de la récente victoire de la MGS-01 à Daytona, "un succès qui arrive à point nommé". Précisant sa stratégie, Bandiera met l'accent sur "l'amélioration nécessaire du produit et du service pour asseoir l'expansion de la marque" et, se refusant à donner le moindre chiffre, affirme que "l'usine est en mesure de répondre à la demande du marché.

Nous avons le soutien financier nécessaire pour produire en quantité suffisante et préparer notre futur". Responsable de la marque au sein de l'importation en France, Georg Konigg espère voir les ventes de Guzzi passer de 655 machines en 2005 à 1700 en 2006.

Un optimisme fondé sur la disponibilité entière des modèles récents et le renfort de la Norge 1200. Autre élément positif, le réseau s'étoffe avec l'arrivée de grosses enseignes dans des régions stratégiques comme le Nord et la PACA. ■

FICHE TECHNIQUE
BREVA 850
GRISO 850
Moteur

Type :	Bicylindre en V à 90°, transversal, 4 temps, refroidi par air	
Distribution :	Arbre à cames latéral, tiges et culbuteurs, 2 soupapes et 2 bougies par cylindre	
Alésage x course :	92 x 66 mm	
Cylindrée :	877 cm ³	
Rapport volumétrique :	9,8 à 1	
Puissance :	72 ch (53 kW) à 7 600 tr/mn	76 ch (56 kW) à 7 800 tr/mn
Couple :	6,6 mkg à 7 000 tr/mn	7 mkg à 6 800 tr/mn
Alimentation :	Injection séquentielle multipoint Magneti Marelli IAW alfa-n Ø 40 mm	

Transmission

Boîte de vitesses :	à 6 rapports	
Secondaire :	Par arbre et cardan à double articulation, rapport 12/44 = 3,666	

Partie cycle

Cadre :	Tubulaire en acier, moteur semi suspendu	Tubulaire en acier, moteur suspendu
Suspension avant :	Fourche téléhydraulique Ø 45 mm réglable en précharge	Fourche téléhydraulique inversée Ø 43 mm réglable en précharge, compression et détente hydraulique
débattement :	120 mm	120 mm
Suspension arrière :	Monobras actionnant un combiné réglable en précharge et détente hydraulique	Monobras actionnant un combiné réglable en précharge, compression et détente hydraulique
débattement :	140 mm	140 mm
Frein avant :	Double disque Ø 320 mm, étriers à 4 pistons (ABS en option sur Brevia)	
Frein arrière :	Simple disque Ø 282 mm, étrier à 2 pistons accolés (ABS en option sur Brevia)	
Pneus :	Metzeler Roadtec Z6 120/70-17 AV/180/55-17 AR	Metzeler Rennsport 120/70-17 AV/180/55-17 AR

Dimensions et poids

Angle de colonne/Chasse :	25°30'/120 mm	26°30'/108 mm
Empattement :	1495 mm	1554 mm
Longueur :	2195 mm	2260 mm
Hauteur :	1125 mm	1070 mm
Hauteur de selle :	800 mm	800 mm
Réservoir / réserve :	23 l (4 l)	17,2 l (3,3 l)
Poids à sec :	231 kg	227 kg

Infos

Coloris :	Rouge, noir	Rouge, noir
Garantie :	2 ans pièces et M.O., km illimité	
Disponibilité :	immédiate	
Importateur :	Moto Guzzi France, tel : 01 41 51 11 90. Site : www.motoguzzi.it	

Prix du neuf 9 990 €, 10 690 € avec ABS 11 390 €


BREVA 850
ON AIME

- Le look et l'équipement de la 1100 intégralement conservés
- Le maniement naturel
- Le confort de suspensions
- La possibilité de l'ABS

ON CRITIQUE

- Une certaine paresse en conduite rapide
- La diminution du couple
- Le manque de réponse à bas régime

GRISO 850
ON AIME

- Le look et l'équipement de la 1100 intégralement conservés
- La direction précise et légère
- Les bonnes suspensions
- Le comportement alerte et sain
- La cohérence préservée avec le 850

ON CRITIQUE

- La position de conduite spéciale
- Les aspects pratiques oubliés
- Le duo pas prévu
- Le tarif encore élevé

GUZZI 850 BREVA

Bicylindre en V à 90°, 4 T
Puissance : 72 ch à 7 600 tr/mn
Poids à sec : 231 kg

Prix : 9 990 € (10 690 € avec ABS)

GUZZI 850 GRISO

Bicylindre en V à 90°, 4 T
Puissance : 76 ch à 7 800 tr/mn
Poids à sec : 227 kg

Prix : 11 390 €

