



Nos motos



COMPARATIF GUZZI 1967/2000

QUATRE GARÇONS EN MOTO GUZZI



Article préparé par
Djipé Arneodo
de Vallauris (06)

Dans la vie il y a les chanceux et... Il y a les autres. En trainant sur un site de vente aux enchères (*e.bay*), Patrick – possesseur de 1000 Calif 2 – voit une annonce de V11, TBE, mise en vente à 4500 €. Après d'âpres négociations avec madame – mais ça, vous vous en doutiez – (en échange il a concédé à Béatrice son rêve : l'achat d'un aspirateur dernier modèle vert à poignée rouge et à jantes Akron). Philippe a participé aux enchères et devinez ? Il se retrouve proprio d'une V11 en super état, 17500 km, pneus neufs, révision faite... pour 5000 €.

Que demande le peuple ?

Et il veut nous faire croire qu'en plus de l'achat d'un aspirateur il a dû faire don de son corps. Mais que ne ferait-on pas pour une Guz' ?

Donc, samedi matin il réceptionne sa machine et à 14 h la horde Guzziennne débarque chez lui pour, dans l'ordre : admirer la bête, l'essayer et bien sur, vu le prix d'achat du bestiau, un petit café ferait mesquin. Il fait une soif en ce début mars, ça sent le champagne à plein nez, c'est parti, on fête l'événement !

LES MOTOS

MOTO GUZZI V11
vert cadre rouge de 2000 (?)
celle de Patrick

MOTO GUZZI 1000 S
noire bandes oranges de 1991
celle de Carole et Djipé

MOTO GUZZI 1000 GT
noire de 1988
celle de Alain

MOTO GUZZI 125
STORNELLO DE 1967
celle de Jean-Marc



C'est par une superbe journée de printemps, après un hiver qui a poussé la neige jusque sur nos plages, que débute ce comparo.

Ami lecteur chaque fois que tu verras « **NDLR** » ce sera une répartie de notre narrateur, Djipé.

MOTO GUZZI V11 PREMIER MODÈLE



Côté esthétique

On est tous unanimes – essayeurs et essayeuse –, c'est la plus belle des V11 dans ces teintes vert et rouge inspirées de la V7 sport 750 cc de 1972.

Dès le premier coup de démarreur on reconnaît que c'est une Guzzi, modernisme ou pas, à chaque coup d'accélérateur à l'arrêt, le fameux couple de renversement est toujours là et fait danser la moto de gauche à droite. Ça sent la moto qui vit.

J'embraye et... Je me retrouve avec le bruit caractéristique des Ducati qui avec leur embrayage à sec, semblent jouer des castagnettes. C'est curieux, j'enclenche la première et en route.

La position pour moi qui suis normal (et non pas petit comme le prétendraient certains) et habitué à la 1000S, elle me paraît très naturelle : en appui sur les poignets, la forme du réservoir épouse parfaitement le pilote (ou le contraire) et la position reculée des cales pieds dérout-

rait plus d'un possesseur de Calif. Quant aux grands, je n'en parle même pas, ils n'ont qu'à être comme tout le monde. Non, mais !

Tout content de moi j'accélère un bon coup et habitué aux moteurs à carbus je coupe les gaz d'un seul coup. C'est là que la passagère décide de se jeter sur moi. Une passion soudaine ?

Hélas non, ce n'est que la réaction due à la place passager qui comme toutes les hyper sportives (si, si) se trouve haut perchée et légèrement inclinée vers l'avant.

Pour couronner le tout je touche le frein avant et bien que méfiant, ayant sur la 1000S un freinage au pied intégral, je « rescotche » ma passagère.

Le freinage est vraiment digne des sportives modernes, ça freine et fort. Je prends donc la sage décision de le doser afin d'éviter de brusques réactions dues au frein moteur ; c'est une question d'habitude, il suffit de ne pas couper complètement l'accélération. Une fois pigé ça, l'essai ne fut plus que plaisir.