

Côté moteur

Ronronnement du moteur, poussée beaucoup plus franche qu'avec les anciens moteurs et facilité de conduite aussi bien sur routes bosselées qu'en virages.

À bas régime en seconde le moteur ne claque pas et la moto repart sur un filet de gaz contrairement à une Ducati 900 Mostro que j'avais essayé et qui claquait horriblement en dessous de 3000 tours, obligeant à rentrer un rapport. La V11 n'est pas aussi souple que la 1000GT mais ça va.

Il paraît que les premiers modèles de V11 ont des problèmes de tenue de route au delà de 160 km/h (salut Sarko). Notre essai dans l'arrière pays Grassois ne nous a pas permis de dépasser les 130 mais je remercie les deux gendarmes en poste le long de la route de St Vallier à Cabris de n'avoir pas réagi à notre passage et ainsi de ne pas avoir gâché notre après-midi.

On va dire que deux points de mon permis et une certaine épaisseur du portefeuille ont été sauvés du fait que les deux gendarmes étaient subjugués par la beauté du V11.

Ce que je pense...

LA PASSAGÈRE, CAROLE ALIAS GALINETTE CENDRÉE

Pour loup solitaire

Depuis que tous ces ex-jeunes me parlent de V11 par ci, V11 par là, je me suis dit, enfin je vais pouvoir l'essayer !

En vert et rouge elle est vraiment très belle.

Il a fallu enlever le petit dossier de selle qui cachait la place passagère et donnait à la belle un look moto de macho avec sa place unique pour le pilote.

À peine assise dessus je me trouve en déséquilibre avant et quasiment obligée de m'appuyer sur mon pilote préféré.

Pour les cales pieds, je poserais directement les pieds sur le pot d'échappement, ça ne changerait pas grand chose. Ils sont situés trop près des pots et on a le choix : soit on fait fondre l'avant de la chaussure, soit les talons.

La selle est confortable, le bruit toujours aussi beau... En route pour un petit essai.

Tout semblait idéal jusqu'à la première coupure d'accélération un peu brutale. Je me suis retrouvée propulsée sur le pilote et rebelote au premier coup de frein.

J'ai retrouvé un certain équilibre au bout de plusieurs kilomètres et après avoir testé différentes solutions : se tenir au pilote, les deux mains posées sur le réservoir, à la recherche de poignées de maintien qui n'existent pas, en essayant de ne pas être en appui permanent sur le pilote...

Ce que je pense...



Alain

LA V11, C'EST MÂÂÂÂGIQUE !

Puissance présente à tous les étages, mais pas brutale. Le moteur est mieux « rempli » que sur nos vieilles 1000GT ou S, mais moins mélodieux aussi (ah, la musica...)

Lorsque l'on a une taille normale (soit 20 cm de plus que le Djipé, en hauteur je veux dire), – *NDLR. j'me disais, aussi* – le poids en appui sur les bracelets devient pénible à la longue. Mais un réglage du guidon pourrait peut être améliorer la situation ?

Pour avoir essayé une V11 Le Mans à Monza, la position plus en arrière avec un guidon plus haut me semblait mieux adaptée à ma conduite (GT mais pas sport !) et au transport de madame Monique.



BILAN

C'est beau, ça pousse fort et c'est un plaisir à conduire, c'est... une V11, évidemment.

Il y a une chanson qui dit : « Si tu ne veux pas que ta femme s'en aille, te marie pas »

Dans le cas de la V11 on pourrait dire : « Si tu veux que ta femme s'en aille, emmène la en V11 ».

Elle sera ravie du look de la machine, de la puissance, du bruit... De plus attention à qui vous amenez derrière vous. En étant pilote de V11, au bout de quelques kilomètres, surtout si c'est en descente, il n'y aura plus aucun secret entre vous et votre passagère.

Une intimité certaine se sera créée.

Ah, revoilà ma 1000S préférée, ça va quand même mieux !

MOTO GUZZI 1000 S



Là on se retrouve dans l'univers du Joe Bar Team, années 70. Le moteur est identique à la 1000 Le Mans 4 (carbus de 40) mais le modèle est très rare, il paraît qu'il ne s'en est vendu que 47 en France.

Question look

Il reprend tous les éléments de carrosserie de la 750S de 1974 et 750S3 de 1975 (réservoir tombant sur les cylindres, gardes boues chromés, position sport avec les bracelets, échappements chromés au lieu de noirs à l'époque, les différencie) et peinture typique avec des bandes diagonales oranges de différentes largeurs sur le réservoir et les caches latéraux, le tout sur fond noir.

En comparaison de la V11 la première idée qui me vient à l'esprit c'est : on dirait un bout de bois. La selle est dure... la moto moins maniable (on sent qu'il y a vingt ans d'évolu-

tion des pneumatiques, des amortos... entre les deux machines).

Question moteur

Il semble plus rustique et le freinage n'a plus le mordant qu'il avait avant l'essai de la V11. Quant à la poignée d'accélérateur, qu'est-ce qu'elle est dure à doser... et ces rétros chromés dont la vision est à moitié obstruée par mes bras n'ont pas changés, ils sont toujours là. À part ça ou peut être grâce à une subtile combinaison de tout ça, je suis content de retrouver ma trapanelle. J'aime bien son côté rustique qui fait son charme. Le moteur correspond bien à ce que l'on attend de la machine quand on voit son esthétique. Du S, elle garde le côté sportif (80 chevaux) et un moteur qui, s'il ne lâche pas la patate d'un seul coup comme la V11, est bien linéaire et pousse fort.