

*Le proverbe chinois se vérifie : fréquente le cadre tubulaire et fuit le cadre patibulaire. Il se reconnaîtra...*

### Côté moteur

Les 12 solides chevaux (maxi 7000 tours), bien aidés par un couple très généreux, permettent aussi une conduite souple et coulée pour qui n'a pas envie d'écraser les souples ressorts avant à chaque freinage.

Première en haut et à droite, les 3 autres en descendant ; certains (je ne cafte pas) ont un peu de mal à retrouver les vieux automatismes, l'âge peut-être.

Cette boîte précise se manie tout en douceur par l'intermédiaire du superbe double sélecteur (comme sur les grandes, je parle de moto bien sûr), même pas de « clac » et de « klong », bruits si caractéristiques aux abords du lac de Côme.

Ici pas de clé ni de transpondeur pour démarrer mais un simple « clou » genre MZ ou vieille Béhème, placé sur le haut du phare.

Au fait le nom phare est complètement usurpé et peut être remplacé par lanterne ou lampe à huile. Ce n'est pas une belle de nuit avec ses pauvres 28 watts (en 6 volts) même pas aidés par la petite batterie. Sacrilège... Ici pas de « cardano » mais une vulgaire chaîne ; nous pardonnerons facilement à Carlo Guzzi compte tenu de la date de sa conception (1960) et de la vocation économique du modèle qui motorisa les campagnes italiennes en complétant la gamme en dessous de la Lodola – **NDLR. Alouette en français.**

Vocation économique et utilitaire comme en témoigne la selle immense qui touche presque le feu arrière : de quoi transporter la mamma et au moins deux bambini. Les puristes peuvent crier (place pour le cri...) car j'ai installé une selle maison qui de plus interdit le duo.

De la Lodola elle hérite du mono en alliage léger légèrement incliné vers l'avant (une première chez Guzzi après 35 ans de moteurs horizontaux avec volant extérieur). Ce 4 temps 123cm<sup>3</sup> est digne de la tradition maison pour la superbe sonorité grave qui remue bien les tripes.

De l'étourneau (*n.m. du latin sturnus, passereau à plumage sombre tacheté de blanc/stornello en italien*), elle reprend l'agilité et la frugalité (2,5 l/100km).

Si un étourneau (*fig. jeune homme étourdi à poil sombre tacheté d'huile/suardini en italien*) ne lui monte pas des bougies ayant le bon indice thermique, elle peut devenir dépendière de ce côté-là.

Héroïque, cette petite Guzzi a gravi le terrible Stelvio avec ses grandes sœurs (dont les « mille » S et GT de cet article) pour les Giornate Mondiale Moto Guzzi et plus d'un vieux guzziste avait la larme à l'œil là-haut en redécouvrant cette vaillante petite moto.

Domage ce peu de romantisme dans les noms actuels : S, GT, V11, SP11, alors que pour continuer la tradition Carlo aurait pu utiliser des noms de rapaces tellement proches de la personnalité des motards de ce comparatif : buse, busard, balbuzard, vautour.



**BILAN**  
*Vraiment en toute mauvaise foi, je ne lui trouve aucun défaut.*

*Ce que je pense...*



**PATRICK, PROPRIÉTAIRE DE LA V11...**

*NDLR. Alias l'artisan « fait main-fait bien » sur les motos du comparatif (pour info il roule déjà en Calif 2). Ne pouvant rivaliser avec les écrivains du groupe je vais faire simple. Tout d'abord présentation des pilotes et des motos.*



#### 1000S : LA RÉTRO.

**Moto du chef incontesté de la bande.**

Mais pour combien de temps encore ? Des élections sont prévues prochainement, voire un putsch s'il faut...

Prise en main facile, elle me rappelle ma jeunesse en Le Mans III mais en plus confortable et moins fatigante. Sensation moteur typique des Guzzi, on a l'impression d'être assis sur les pistons.

Agréable à piloter elle m'a laissé une bonne impression.

#### 1000GT : L'HYPER SPORTIVE.

**Moto de « Fast Alain », le cadre du groupe.** La position haute du guidon et l'assise droite m'ont un peu gêné au départ. Ensuite on s'y fait. Pourtant j'ai l'habitude avec le Calif 2 mais la position est vraiment différente.

*NDLR. les mauvaises langues dont je ne fais pas partie, diront qu'il avait du mal à voir au dessus des compteurs*

On retrouve l'agrément moteur de la Calif, souple, coupleux, plus difficile à mettre sur l'angle que la 1000S, ceci étant peut être dû à la monte de pneus carrés, spécialité maison de « Fast Alain ».

Freinage un peu juste mais avec son pilote naturel, les plaquettes n'ont qu'à bien se tenir.

En conclusion moto à vocation plus routière.

#### 125 STORNELLO : LE JOUET.

**Moto du « prof », le seul à poser un jour de travail.**

Vraiment agréable et surprenante malgré ses 125 cm<sup>3</sup> qui laissaient présager un véhicule plutôt utilitaire.

Moto légère, douceur de la boîte et de l'embrayage (certainement dus aux réglages du prof). Bref, une moto qui mérite d'être essayée. Domage qu'elle consomme plus de bougies que d'essence.

Un petit message à notre ami Jean-Marc (proverbe Tai-chi) :

« Si tu veux voyager loin, ménage ta monture... mais surtout mets de l'essence ».

*NDLR. À son âge semi-séculaire il tente encore le coup de la panne ! Pauvre Sophie.*

#### V11 : LE RÊVE.

**Moto de votre serviteur.**

Au risque de me fâcher avec les copains du groupe (c'est déjà fait diront certains), avec le V11 on touche à la perfection.

Maniabilité, tenue de route (il paraît que ces modèles louvoient un peu au dessus de 170 km/h et que cela se règle en modifiant la monte de pneus), freinage, look, sensation moteur, accélération, tout y est.

Pour reprendre le slogan d'une pub : « Je l'ai rêvé, Guzzi l'a fait ». On dit souvent que le rêve dépasse la réalité, mais dans mon cas c'est l'inverse. Surtout dans sa livrée verte à cadre rouge, c'est la plus réussie des V11, elle est tout simplement splendide.

*NDLR. Bon ça va, on a compris qu'elle est belle ta trapanelle!*



Depuis un mois que j'ai le V11 j'ai fait 600 km d'essai dont ce comparatif, et je dois dire que c'est le bonheur. Pour que le tableau soit complet il ne lui manque qu'une paire de pots un peu plus pleins au niveau sonorité,

mais ça c'est une autre histoire et fera partie de la prochaine négociation... n'est ce pas Béatrice ?

*Dans la bande de potes on a pas encore toute la gamme mais on peut rajouter un dernier essai pour la route !*