

## La découverte

La machine qui m'est livrée n'a pas les habillages latéraux de roue arrière. Ils manquaient à la livraison et le concessionnaire les a commandés immédiatement (deux mois plus tard ils ne sont pas encore arrivés).

Je quitte la concession pour rentrer chez moi (40 km). Après 5 km, un message « service » apparaît et un témoin rouge s'allume au tableau de bord.

Je fais le plein, je redémarre, et tout va bien... pendant 1 km. Donc je fais demi-tour calmement, direction le garage. Le diagnostic annonce « ERROR 14 », mais la machine étant trop récente, pas moyen d'avoir la signification ; comme celle-ci ne génère aucun dysfonctionnement, je roule comme ça tout le week-end ; le lundi, Guzzi Italie précise le problème : anomalie au capteur de température. En effet, après manipulations des fiches de contact, l'erreur disparaît et ne revient pas.

Le dimanche j'ai quand même roulé un peu, histoire de rôder. Parce que l'on sent bien que ce moteur a besoin de se mettre en place et qu'il faudra plusieurs milliers de kilomètres avant qu'il donne tout ce qu'il est en mesure de donner.

## Trois mois plus tard, et quelques 2600 km plus loin...

Je suis toujours enchanté de mon choix ; cette machine correspond exactement à mes attentes en termes de confort, tenue de route, maniabilité, moteur (puissance bien suffisante et couple bien présent).

Un freinage de qualité assorti à un ABS réagissant sans abus. De même le cardan se fait totalement oublier.

J'ai fait peindre le top-case GIVI que j'avais, et un ami m'a confectionné un porte-paquet qui accueille cette valise supplémentaire.

## Satanée béquille centrale !



La béquille frotte à droite.



La béquille frotte à gauche.

Le duo s'effectue sans difficulté si ce n'était cette béquille centrale qui frotte (suspension réglée souple, c'est la catastrophe ; réglée au plus dur, à deux – 180 kg les 2 bébés – ça frotte encore dès que l'on prend un peu d'angle si la chaussée n'est pas parfaitement lisse).

Il a été écrit que la béquille latérale n'est pas facile d'utilisation. On s'habitue très vite à son maniement, d'autant plus facilement qu'avant la livraison le concessionnaire y a adapté un ergot supplémentaire pour en faciliter la manipulation (pourquoi Guzzi ne l'a-t-il pas conçu en usine ?)

La protection n'est pas celle de ma précédente GTR bien sûr, mais elle est très correcte. Avec mon mètre 76, j'attends d'acquiescer une bulle haute, plus large dès que ça se fera. Les mains sont légèrement exposées, mais les poignées chauffantes (3 positions) sont de qualité. Le côté des jambes est également légèrement soumis à la pluie, alors que les pieds sont très protégés (de la pluie et du froid).

Le top-case sauve le passager des projections de la roue arrière, car le garde-boue est un peu court.

Le dessous de selle ne peut pas accueillir de U qu'il faudra mettre dans une des valises, moyennement étanches, mais d'une contenance fort appréciable. Le verrouillage se compose d'une serrure à clé plus un crochet à l'arrière ; on se fait très vite à l'usage. La dépose ne pose aucun problème pratique, il suffit de tourner la clé, d'appuyer, et de coulisser la valise vers l'arrière ; Sous la selle on trouve une prise 12 volts, un espace suffisant pour quelques bricoles et une trousse à outil digne de ce nom.

C'est une Italienne, qui en a le caractère... et les petits défauts de finition.

Le carénage latéral gauche s'est légèrement fendu – même problème sur l'autre Norge vendue par le concessionnaire – (pris en garantie).

Une des quatre rondelles chromées de fixation de la bulle sera également changée sous garantie, le chrome n'ayant pas tenu.

## mon analyse

Pour qui recherche une GT confortable et sympathique...

Pour qui ne met pas en premier la performance pure, mais préfère les sensations...

Pour qui souhaite rouler sur une moto actuelle, sans être accro du « tout technologie »...

Pour qui souhaite rouler « différent » sur une machine valorisante et efficace...

La Norge 1200 est un excellent choix !



### MOTO GUZZI NORGE 1200 GT

Moteur : bi cylindre en V à 90° face à la route 4 T, refroidi par air

Cylindrée : 1151 cm<sup>3</sup>.

Puissance : 95 CV à 7500 tours/min.

Couple : 100 Nm à 5800 tours/min

Injection électronique Marelli multipoint.

Boîte : 6 vitesses.

Embrayage : bi-disque à sec.

Cardan réactif CARC.

Freinage Brembo : 2 disques AV, 1 AR, ABS déconnectable.

Poids : 246 kg à sec.

Réservoir : 23 litres (4l de réserve).

### Consommations (constatées en 2600 km) :

5,2 litres en roulant cool sur les petites départementales, pour atteindre 6,1 litres dans les limites maximum (et plus...) de la légalité, sur autoroute et nationales, à deux sur la moto.

## Reproches et remarques

Problème de béquille centrale, c'est le seul vrai problème ; Il faut impérativement qu'elle soit remontée, ça peut même être dangereux. Pour la béquille latérale, ajoutez donc cet ergot de préhension qui manque tant.

La selle plus longue de 5 ou 10 centimètres, les valises reculées d'autant, la place passager aurait été encore plus confortable.

Un peu de travail sur l'étanchéité des valises serait un plus.

Des rétroviseurs fixés sur le carénage seraient d'un plus bel effet et auraient participé à la protection des mains sous la pluie.

Le garde boue arrière mériterait une rallonge (coulissante par exemple, comme sur la K1200 GT).

Dès qu'il sera possible d'en trouver je l'équiperai d'une bulle + 10 cm.

Enfin, j'ai beaucoup entendu parler de la qualité du freinage intégral des anciennes Guzzi, ce serait sympa de le mettre sur les nouvelles !



L'ergot de béquille latérale

*Dernièrement une revue moto dont je tairai le nom, tirage important et pignon sur rue, a produit un essai comparatif sur 900 km entre une BMW R1200 RT totalisant 9000 km au départ et une Guzzi Norge 1200 GT affichant... 0 km.*

*Étant bien entendu « un peu » partial, vous vous doutez que je ne partage pas les conclusions du journaliste de cette revue.*

*Entreprendre un essai avec une moto non rodée, c'est déjà un peu bizarre. La comparer à une autre moto rodée, c'est très bizarre...*

*Pour avoir ressenti l'évolution du moteur pendant les 2600 premiers kilomètres parcourus avec elle, ne l'estimant pas encore « libérée », je comprends que tous les chevaux annoncés n'ont pas été trouvés. À noter que les BMW sont toujours essayées avec une multitude d'options fort onéreuses. En prix, une « malencontreuse » erreur de 500 € quant à celui de la Norge... 1490 € (c'est cher, certes, mais ce n'est pas 1490 €) et on n'insiste pas sur le prix réel de la BM essayée, à plus de 19000 €. La Norge du test devait être unique, car le*

*décompte des kilomètres au passage en réserve existe bien, quoiqu'en dise le journaliste.*

*Et oui, on est moins protégé... 5000 € de moins pour être moins protégé...*

*Comparez plutôt une Norge 1200 (rodée) à une R 1200 ST, qui, une fois équipée comme une Norge, sera équivalente en protection, en prestation et en prix, et la différence se fera sur des notions tangibles, tels que choix technologiques, puissance et agrément moteur, poids, maniabilité ; l'écart correspondra à un choix de philosophie de moto.*