

Simplicité et... originalité !

Depuis la très contestée Stelvio qui nous avait pourtant séduits lors de son essai pour notre mag préféré mais qui, par la suite, avait essuyé nombre de critiques peu flatteuses au niveau de la fiabilité, la firme italienne Moto Guzzi avait quelque peu boycotté le marché des trails.

Voulant sans aucun doute suivre la tendance actuelle où ce type d'engin a repris une côte ascendante égratignant même les routières bon teint et suivant la trace de la BMW GS 1250, les ingénieurs de Mandello del Lario nous ont donc présenté une énigmatique V85 TT.

Et c'est donc par une splendide journée printanière que le Gé Rabbit et ma pomme retrouvons une douce machina de 80 cv seulement, reprenant une ligne dite modern classic dixit Julien, jeune commercial énergique de la concession Accélère Moto de Sevrey.

Look / Équipement

Immédiatement nous faisons le tour du propriétaire avec, oh surprise à une époque où tout n'est que technologie : une machine dépourvue de toute électronique outrancière, une bécane simple, authentique et malgré tout originale. Tout, mais alors tout pour nous plaire.

Je me fais gentiment tacler par notre hôte lorsque j'évoque sans retenue les coloris un rien cirque Pinder. Rien compris moi, le mélange jaune/rouge/blanc/noir/gris ("giallo sahara") représente les couleurs des années quatre-vingt, des premiers Dakar, des références quoi ! D'ailleurs il est vrai que l'on s'est habitué assez vite à ce look vintage ; à cet équipement restreint avec quand même un afficheur couleur



simple et efficace façon TFT, une prise USB, un régulateur de vitesse et trois modes moteurs dont un qui déconnecte l'ABS arrière pour faciliter le tout-terrain.

À noter d'ailleurs que, dixit notre partenaire, de nombreux composants de l'équipement de notre V85 TT proviennent de la maison Aprilia faisant partie du même groupe, Piaggio, à la réputation de qualité bien établie.

Bon, Guilhem l'a fait dans les pages précédentes, on ne vous parlera pas de la forme du phare représentant le fameux aigle de Mandello... Ah, ben si en fait, faut dire qu'on a bien aimé aussi surtout avec les rappels un peu partout sur la meule.

Performances

Bon, c'est pas tout ça, mais le Rabbit commence à avoir ce petit filet de bave à la commissures des lèvres signifiant qu'il est temps de passer des palabres à l'action et de voir ce que ce Twin de 853 cm³ exactement a dans le ventre.

La mécanique simple et volontaire de cette Guzz est tout de suite mise à rude épreuve par mon acolyte qui prend du plaisir à enrouler les courbes en souplesse jusqu'à la zone rouge. Celle-ci débute assez tôt, vers 7000 tours, alors que le régime de puissance maximal est annoncé vers 7750 tr/min.

À 7800 tr/min c'est carrément la coupure électronique qui s'impose avec un jeu de couleurs des plus seyants au tableau de bord mais qui saoule mon pote un tantinet frustré.

Pas grave camarade Joe Bar, la philosophie de cet engin est toute autre et pour ma part j'adore immédiatement le couple onctueux du moteur, la discrétion de la transmission finale par cardan et la facilité de prise en main.

Pas de vibration désagréable, une sélection précise et efficace, le V2 de Mandello remplit son office à merveille et j'enroule les trajectoires le long de ces chemins de vigne avec envie.

Tiens d'ailleurs, si on allait s'encanailler un rien en off/road, si on profitait de ces 210 kg seulement, de ce guidon à l'ergonomie bien pensée, à ce sabot moteur des plus protecteur ?

C'est donc parti pour arpenter ces chemins en plein cœur du vignoble de Givry où les vignerons nous font bon accueil, se prêtant même à une séance photo et à une discussion sur les



arracheurs de bonne terre, ces quadeurs du diable, ces crossmen sans foi ni loi...

Bon, ben on ne va pas traîner quoi, surtout que nous, on aime bien aussi les crampons et les 4 roues atypiques, mais on comprend ces passionnés de leurs crus et on sait aussi que dans notre corporation il y a des motards qui ne respectent rien ni personne... Belle époque. Comme on est chaud bouillant, on envoie du gaz dans les bois alentours, Gé Rabbit retrouve la banane, la Moto Guzzi est aussi à l'aise qu'une certaine Africa Twin en tout terrain. La moto est équilibrée, vivante et la puissance dans ces conditions largement suffisante pour se faire plaisir et le niveau de qualité de finition est pour le moins flatteur.

Suspensions / Freinage / Duo

Côté suspensions, si le modèle présenté en 2017 affichait un combiné Öhlins de belle facture avec des étriers de freins Brembo M50 de qualité exceptionnelle, les modèles de série ont été équipés de produits moins onéreux. Mais attention, la fiabilité est bien là et le set KYB avec ressort à pas progressif reste un bon compagnon de baroud tout comme la paire d'étriers toujours Brembo 4 pistons à fixation radiale mais tirée d'une gamme inférieure. Le freinage est mordant et puissant, l'ABS pas trop intrusif, la géométrie du cadre bien pensée

avec une répartition des masses idéale pour qui, comme nous z' autres amateurs, veut s'éclater sans prétention aucune.

Et pour emmener votre dulcinée ou votre bellâtre, la selle s'avérera des plus accueillante, tout comme les poignées de maintien et les repose-pieds placés relativement bas.

Vous serez aussi charmé par le bon vieux poum-poum des familles si cher à la marque italienne qui pourra cependant être remplacé par un pot adaptable un rien plus expressif. ■



Avis du concessionnaire

Allez, notre d'jeun Julien n'y est pas allé par quatre chemins pour nous assurer de la réussite de cette machine originale et peu onéreuse avec ses seulement 11 699 € ou 11 899 € selon les coloris.

Une dizaine de commandes étaient déjà en cours lors de notre passage et en poussant notre commercial dans ses derniers retranchements financiers, la négociation finale avec l'ensemble de l'équipement optionnel se portait à seulement 14 000 €...

Quand on voit la surenchère de certaines marques où la moindre machine, bien sûr beaucoup plus équipée côté électronique, plus fun, plus branchée, dépasse allègrement les 20 000 €, on peut se demander si la simplicité du concept de cette Guzzi n'a pas de très bons jours devant elle.

Accélère Motos

Allée des Érables, 71100 Sevrey
03 85 98 13 40

Et si on parlait options

Eh oui, chers lecteurs, comme toutes les marques de bécanes, nos amis italiens ont développé un catalogue d'options pour équiper votre machina portant le doux nom de packs référence à qui...?

Donc au menu du jour :

Touring Pack

- Valises en alliage d'aluminium (33/39 L) + top case (41 L)
- Bulle haute
- Protection moteur
- Plateforme multimédia MIA
- Antibrouillard à leds
- Béquille centrale

Sport Adventure Pack

- Silencieux titane Arrow homologué
- Amortisseur Öhlins
- Rétroviseurs articulés
- Protections moteur

Urban Pack

- Valises plastique (28/37 L)
- Béquille centrale
- Antivol électronique
- Plateforme multimédia MIA



- Look original
- Couple du moteur
- Excellente finition
- Rapport qualité/prix
- Bulle d'origine peu protectrice
- Zone rouge vite atteinte
- Pilotage forcé à éviter

Fiche technique

Selon données constructeur

MOTEUR

Type : 4 cyl., 4T, refroidis. eau,
2ACT, 2 soup./cyl

Cylindrée : 853 cm³

Puissance : 80 cv à 7750 tr/min

Couple : 80 Nm à 5000 tr/min

Boîte de vitesse : 6 rapports

Transmission : par cardan

PARTIE CYCLE

Cadre : double poutre alu

Réservoir : 23 L

Hauteur de selle : 830 mm

Poids : 229 kg tous pleins faits

À partir de 11 699 €