

# MOTO GUZZI 1100 "PRO TWIN"

## Un bitza pour gros bras

Par Christophe Garcia

**Depuis toujours, les amateurs des circuits se plaisent à concocter leur machine pour améliorer le modèle d'origine. En choisissant une ancienne de longue lignée, il est aujourd'hui possible d'adapter des pièces modernes pour obtenir un résultat parfois spectaculaire. André Dideron et sa Guzzi en sont la preuve vivante...**

**D**epuis toujours, les amateurs des circuits se plaisent à concocter leur machine pour améliorer le modèle d'origine. En choisissant une ancienne de longue lignée, il est aujourd'hui possible d'adapter des pièces modernes pour obtenir un résultat parfois spectaculaire. André Dideron et sa Guzzi en sont la preuve vivante...

On s'en serait douté, André Dideron est un amoureux des italiennes, mais avec un faible nettement marqué pour les Guzzi. Comme il propose sur mesure des réservoirs, des garde-boue et autres carénages en aluminium, l'idée lui est tout naturellement venue de se bichonner une Guzzi à sa façon. Et je dois avouer qu'il n'y est pas allé petit bras. « Vas-y essaie-la, elle avance pas mal mais j'aimerais pas trop que tu la mettes par terre. J'y ai passé quand même quelques nuits blanches. ». Sur une base de 850 T3 de 1976, seuls restent d'origine, la boîte, le pont, les amortisseurs arrière et le cadre. Le carter-moteur est issu d'une 850 T5 et toute la mécanique intérieure est tirée d'un moteur 1100 Sport d'origine : cylindres, culasses, vilebrequin, embrayage et volant-moteur. Quant à la distribution, elle est fabriquée en Ergal pour un gain de poids d'un kilo, ce qui est énorme pour des pièces en mouvement !

**ACCROCHEZ-VOUS !** Pour faire ronfler le moulin c'est assez rustique : après avoir mis le contact à l'aide de l'interrupteur situé sur le commodo et d'appuyer sur le démarreur. Pourtant la Guzzi semble plus que propre ; manque de temps pour poser un interrupteur ? Qu'à cela ne tienne, instantanément un rugissement grave sort des deux "silencieux" Mistral à absorption en inox. Le légendaire couple de renversement propre aux moteurs transversaux est ici important. Au coup de gaz la moto se balance de gauche et de droite pendant un très court moment pour ensuite laisser l'aiguille du compte-tours s'envoler. Pas de doute il y a quelques vitamines dans le berlingot. C'est d'ailleurs l'une des toutes premières sensations

lors des premiers tours de roues. Non seulement le moteur répond instantanément à la moindre commande des gaz mais en plus il convient de fermement s'accrocher au guidon.

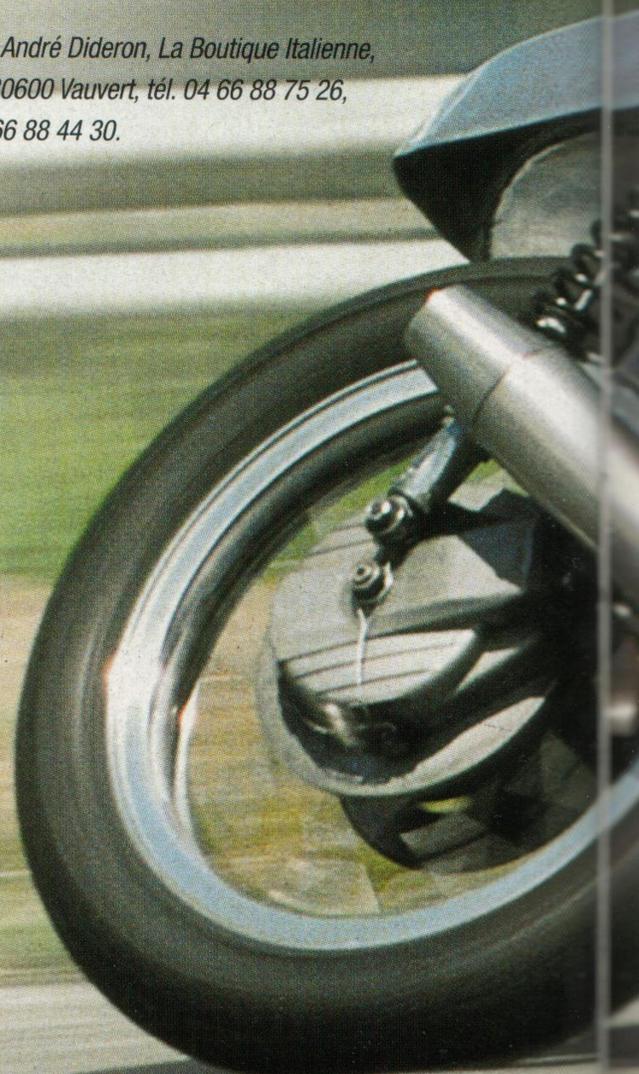
**CAPTER LA BESTIOLE.** Pour en avoir le cœur net, il faut un terrain de jeu qui convienne au tempérament de cette Guzzi. Le circuit Paul Armagnac de Nogaro s'y prête fort bien. Il faut quand même quelques tours pour "capter" la bestiole. Pas question de faire un temps, bien entendu, mais les premiers kilomètres sont un peu frustrants. Je me débrouille sur une moto, mais j'ai la désagréable sensation que c'est plutôt elle qui m'emmène que l'inverse. Un comble ! C'est certain, le moteur respire fort. Il pousse de manière linéaire dès 2 500 tr/mn et je m'arrête à 8 000 comme me l'a indiqué André, mais monter beaucoup plus haut dans les tours semble dans les cordes du moteur 1100 Sport. Je dois donc prendre mes marques et ne pas surestimer l'engin pour éviter de me retrouver en catastrophe. En haussant un peu le rythme, je ressens alors très nettement les vibrations distillées dans toute la machine, en particulier dans les bracelets. Je suis encore loin de la limite mais le freinage, assuré à l'avant par deux pinces Brembo SPO8 Série Or semble peut-être le maillon le moins solide de l'ensemble. Il faut tirer le levier fermement pour arriver à un résultat somme toute satisfaisant, mais pas parfait. Le cadre reste rigide en toutes circonstances et seule la boîte de vitesses, prolongée par un arbre comme il se doit chez Guzzi, doit être actionnée avec précaution. Surtout lors des rétrogradages car avec un frein-moteur important, on a tôt fait de bloquer la roue arrière.

**BIENTÔT EN COURSE.** Conscient du manque relatif de maniabilité des Guzzi, André Dideron a changé la fourche. Il a troqué celle d'origine contre une Marzocchi Racing aux tubes de 42 mm de diamètre et surtout plus courte par adoption d'un té plat. L'empattement plus réduit permet de gagner de manière très sensible en maniabilité

et les enchaînements de virages sont avalés sans coup férir malgré le poids de la moto. La stabilité en courbe à haute vitesse est un peu mise à mal, mais le gain dans les passages plus lents compense largement. Le gain de poids au niveau de l'ensemble est encore accru par l'adoption d'un habillage en aluminium. La selle est copiée sur celle de Ducati 900 SS tandis que c'est d'une Guzzi V7 Sport que vient l'inspiration du réservoir.

Le côté indéniablement viril de cette 1100 Moto Guzzi réclame un temps d'adaptation avant de s'approcher de ses limites. Par contre lorsqu'on y parvient, peu de machines dans la même catégorie semblent être en mesure de lui tenir la dragée haute. André Dideron doit s'engager avec lors des épreuves de Pro-Twin pour cette saison 2001. Gageons que ce binôme risque d'être un os pour pas mal de prétendants à la victoire. ●

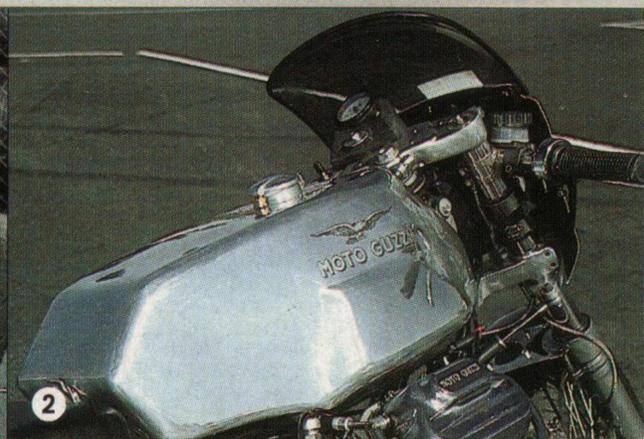
Merci à André Dideron, La Boutique Italienne, BP 27 30600 Vauvert, tél. 04 66 88 75 26, fax 04 66 88 44 30.



FICHE TECHNIQUE

**Moteur.** Bicylindre en V transversal culbuté à 2 soupapes. 1063 cm<sup>3</sup> (92 x 80 mm). 2 carburateurs Dell'Orto réajustés à 41 mm. Allumage Dynatex électronique et batterie 12 volts. Embrayage bidisque à sec et boîte séparée à 5 rapports. Transmission secondaire par arbre et couple conique. Environ 95 ch à 8 000 tr/mn.

**Partie-cycle.** Cadre tubulaire double-berceau interrompu en acier. Fourche télescopique Marzocchi Racing Ø 42 mm et amortisseurs arrière Koni. Double-disque avant Ø 270 mm et disque arrière Ø 250 mm. Pneus Av.-Ar. : 110/80 x 18-130/80 x 18. 175 kg à sec.



① la ligne de la moto est agréable avec son habillage aluminium, même si les échappements gagneraient à être moins "verticaux". ② Les carburateurs de 41 mm gavent les cylindres de ce moteur 1100 cm<sup>3</sup>.

POUR

- Puissance
- Maniabilité
- Agrément moteur

CONTRE

- Boîte de vitesses
- Vibrations
- Freinage

*Les Guzzi sont des motos tenant bien la route, celle-ci, construite sur la base d'une 850 T des années 70, ne fait pas exception à la règle, mais requiert un temps d'adaptation.*

