

Essai Guzzi 1000 SP

SP COMME SUPER PEINARD

Avec son cadre hérité de la 850 Le Mans, ses pots relevés et commandes en arrière, cette 1000 frime au Sport. Par contre avec son carénage clair à rayures noires, elle tombe dans le Spécial Police. C'est là qu'elle se trahit, notre Guzzi : son corps de sprinter abrite un cœur de gendarme. Une conception en dehors de la mode actuelle, mais que l'efficacité justifie. — par Paul Salvaire

Pour cacher son jeu, elle se défend bien, l'italienne de service cette semaine. Déjà, quand on la voit, garée contre le trottoir, on pense : « Tiens y sortent la V 50 en gris, maintenant ? » Petite, compacte, pas comme les bahuts chromés que chaque Salon nous apporte. La carénage non plus n'est pas dans le vent — un comble, non ? Au lieu des lignes tendues et agressives qui dominent, voici le style Roman. Mastoc, ça oui ; montez ça à l'arrière et la Guzzi remplacera avantageusement les vieux Derny pour aspirer les vélos de course.

Remarquez, à l'usine de Mandello, ils ont quand même un certain sens commercial. La preuve : histoire d'enfoncer le clou comme quoi cette Guzzi elle aimerait faire des misères à la Béhème Millèresse, vous avez droit à deux couleurs pareilles. C'est-à-dire gris métal, très cadre sérieux de bon ton, ou alors cuivro-doré assez classe aussi. Le tout en plus discret, ou moins « strass », que les coloris allemands, qui remplacent avantageusement la bague-à-Jules- pour exhiber sa réussite dans les affaires (côté de Clichy).

N'empêche, le rouge italien, on le regrettera vu que ça sert à rien de planquer ses origines. Bon on attaque, poussez pas derrière. En selle, barbour sanglé ? Oui, la 'tite manette là c'est le « warning », très pratique. Surtout avec ce carénage à rayures, y'a plus besoin de sirènes pour que les voitures s'écartent. Bizarre...

Ville : légère

La prise en main est facile, malgré un léger dépaysement dû à la position de conduite ; en effet, le guidon quasi-plat associé à des repose-pieds aussi hauts que reculés, donne plus une assise course-de-côte que touristique-japonaise. En plus, il faut s'asseoir assez en arrière sur la selle, sinon les genoux butent dans les caoutchoucs — étudiés — pour du carénage.

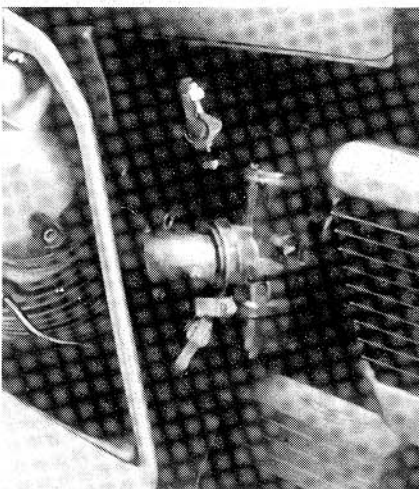
Cherchez pas le kick ; un V-Guzzi n'a jamais eu de kick. Ils ont précédé tout le monde dans l'horreur — quand on vous dit que les Japonais n'ont rien inventé et surtout pas les conneries. Enfin, y'a toujours eu aussi une grosse

batterie, et elle lance les deux gros pistons sans faiblir, pour peu que l'on actionne le starter, sous le carbu de gauche.

Sitôt démarré, repoussez cette manette, mais continuez à chauffer ce moteur qui n'aime pas du tout les brutalités matinales, ou alors il tousse et pète et c'est désagréable. Remarquez, il chauffe plus vite qu'un Honda 4-pattes par exemple.

Le levier d'embrayage est situé devant la poignée de gauche, eh oui, mais son articulation placée loin du guidon le rend peu confortable. Par contre, cette commande n'est pas dure et sa progressivité suffisante, bien qu'inférieure à celle des embrayages habituels (multidisques dans l'huile ; la Guzzi, elle, a un embrayage « monodisque » à sec).

Débrayons ; le sélecteur se trouve à gauche (non, c'est plus des blagues) avec la première en bas, et elle fait pas clonk. Elle passe même sans aucun bruit, si vous n'ouvrez pas bêtement les gaz. Sinon, elle passe moins bien et craque même un peu. le verrouillage des vites-



Caché sous le carbu Dell'Orto à boisseau carré, la commande d'enrichisseur (« starter »). Conséquence indirecte de l'adoption d'un bas de carénage : le contrôle du niveau de l'huile est assuré par une jauge de type automobile dont le puits débouche sous la culasse gauche, un système bien plus pratique que la vis collée au ras du carter des autres Guzzi 850 et 1000.

ses est net, mais dommage que le levier de sélecteur soit un peu trop « souple » et semble manquer de précision.

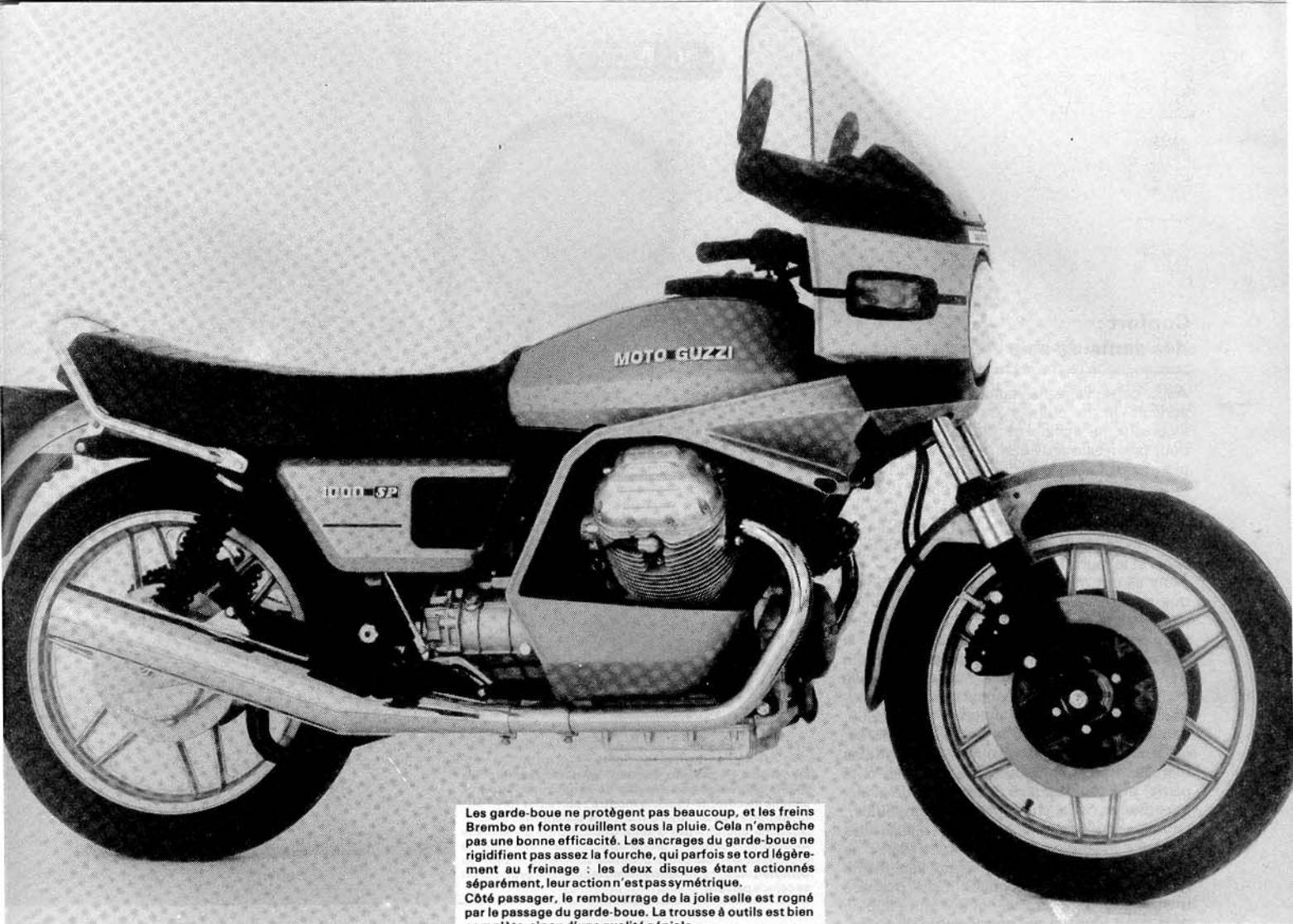
Un 1000 cm³ 4-temps, c'est un litre de souplesse, alors ceux qui calent reculent de trois cases. Le V-twin a du couple partout, c'est-à-dire qu'il vous propulse en ville sur n'importe quel rapport de boîte. Maintenant, il n'a pas la souplesse de moteur électrique d'un 4-cylindres, si bien qu'il trépidé un peu jusqu'à 3000 — tours — et même plus si vous ouvrez trop les gaz.

Une fois assimilés la position, l'embrayage et le régime idéal du moteur, vous vous régalez. La Guzzi est la seule grosse moto (non attelée, s'entend) qui conviendrait à un coursier paribanlieusien. En effet, la partie cycle n'a pas d'égale pour la maniabilité, et la commande au pied couplant frein avant et arrière ramène le pilotage au niveau de celui d'un cyclo utilitaire. Maniabilité et freinage ajoutés, vous comprendrez que la Guzzi est non seulement la plus agile mais aussi la plus sûre des routières, en ville. Ailleurs aussi, mais ça, c'est une autre histoire, comme disait Kipling.

Partie cycle : toujours jeune

La 1000 SP est peut-être un nouveau modèle de Guzzi, elle garde une base qui a déjà de la bouteille. Pour la partie cycle, c'est un choix bien agréable. Ce fameux cadre, né avec les premières Guzzi en V sportives (V7 Sport) était déjà en 1971 le meilleur marché. Il faut croire que son avance sur les concurrents n'était pas éphémère, car 7 ans après la Guzzi reste un modèle.

Basse et compacte, la 1000 SP combine idéalement une maniabilité supérieure à toutes ses concurrentes actuelles et une tenue de route mieux que « saine ». La stabilité sur autoroute, autrement parfaite, même en desserrant à fond l'amortisseur de direction réglable, situé à droite du té de fourche inférieur, n'a qu'un petit défaut : si le pneu arrière Michelin est déjà usé un peu à plat, les défauts longitudinaux de la route tels que raccords du béton engendrent une oscillation droite-gauche de la moto. par contre les rainurages anti-pluie



Les garde-boue ne protègent pas beaucoup, et les freins Brembo en fonte rouillent sous la pluie. Cela n'empêche pas une bonne efficacité. Les ancrages du garde-boue ne rigidifient pas assez la fourche, qui parfois se tord légèrement au freinage : les deux disques étant actionnés séparément, leur action n'est pas symétrique. Côté passager, le rembourrage de la jolie selle est rogné par le passage du garde-boue. La trousse à outils est bien complète, sinon d'une qualité géniale.

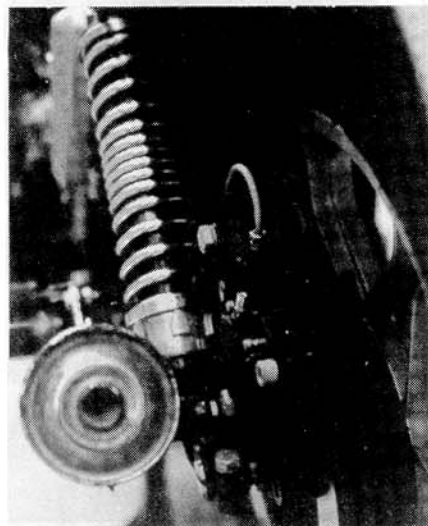
restent pratiquement insensibles quelle que soit votre vitesse.

Contrairement au pare-brise des Guzzi California ou Convert, le carénage ne provoque aucun louvoisement, n'est pas trop sensible au vent latéral et n'ajoute pratiquement pas d'inertie à la direction dans les enchaînements de virages. C'est pourquoi la bretelle de sortie de l'autoroute passe avec un angle coquet, sans louvoisements ni autres mouvements parasites. Pour attaquer une grande courbe, où la Guzzi excelle, il faut toutefois oublier les (vilaines) habitudes prises avec les autres grosses motos, surtout ces multicylindres que l'on balance, han, sur ce vinguiou de virage.

Faites ce coup-là à la SP et elle obéira tellement bien que ce sera trop et vous n'aurez plus qu'à la relever avant qu'elle ne coupe à l'intérieur. Maniable, elle doit être maniée avec légèreté. Ce comportement peut même sembler plus que léger, primesautier : en effet, la précision n'est pas vraiment un point fort de cette 1000 ; ne lâchez donc pas le guidon sur l'angle... Par contre ce compromis devient un net avantage en conduite à la découverte, sur route ouverte : la Guzzi peut toujours être redressée ou rebalancée pour éviter un gros nid de poule ou une plaque de gravillons.

Maintenant, imaginez une route bien défoncée dans les Alpes : la redescente du Lautaret vers Briançon, ou certaines portions de la route Napoléon entre La Mure et Gap. Bons exemples de ce qui se nomme « route carrossable goudronnée » dans le Tiers-Monde ; c'est là que la partie cycle Guzzi a le plus d'atouts : elle sautera de bosse en bosse comme un cabri, retombera dans une fon-

drrière, se couchera dans une épingle en dévers, bref évitera tous les pièges. Sainement, sans tortiller, sans vriller : plus la route est mauvaise et plus elle donne envie « d'attaquer ». D'autant que la garde au sol sur l'angle est honorable, seuls les coudes des pots d'échappement finissant par se mater sur le bitume.



Le bout des échappements se pique vite de rouille. Les nouveaux amortisseurs sont réglables en trois positions, pour le ressort. En duo, ils talonnent, même au dernier cran. De plus, la clé à ergot nécessaire pour les régler n'est pas pratique : alors pourquoi pas un ergot incorporé, comme sur les BMW, MZ ou... les cycles Guzzi ?

Moteur : mort aux bœufs

Bref, une partie cycle pour courir en rallye... si le moteur n'était pas aussi terne que le cadre brille. Té, ça me fait deuil, moi qui jure avant tout par le bicylindre en Vé. Mais çui-là, tiens, il trahit pas la race mais il en est pas loin. Ou il en donne bien l'impression : ses cognements et ébrouements ne sont complètement éliminés qu'au-dessus de 4000 t/mn, mais après 5000 tours il mollit, manque de souffle puis revibre. Entre 4 et 5, d'accord c'est parfait, mais il faut bien accélérer de temps à autre ? Restons donc entre 3 et 6000 t/mn : son accélération semble faible surtout pour une « mille ». Et pourtant... côte à côte avec une 1000 BMW RS, en reprise à bas régimes sur la 5e, c'est la Guzzi qui reprend le mieux, témoignant donc d'un couple moteur à bas et moyens régimes honorable sinon impressionnant.

Les montées en régimes sont dignes d'un tracteur — et il pousse pareil, pas brillant mais au moins opiniâtre, le Guzzi. M'enfin, si l'on regarde objectivement, un touriste préférera la souplesse et le confort d'un multicylindre, tandis que le motard sportif optera illico pour un Ducati s'il tient au bicylindre avec du couple, du vrai.

Maintenant, ne jetons pas la pierre : le Guzzi a au moins la qualité d'être simple de conception comme d'entretien, d'avoir depuis longtemps fait ses preuves pour la fiabilité sur route, et de savoir se loger dans le volume restreint que lui laisse le cadre coupé « près du corps ».

Confort : des dents-de-scie

Avec cette valse-hésitation entre le moteur agricole et le châssis de Ferrari, les pôv' ingénieurs de l'usine de Mandello (on dit ça pour pas ressasser Guzzi ; y'a aussi « transalpin » pour italien, « propulseur » pour moulin et un Castellet pour 5 volumes d'eau ; le tout s'appelle une digression, mais vous pouvez lire digestion, burp) ; les créatifs d'outre-Menton donc, ils savaient plus où ils en étaient entre le sport et le tourisme.

Alors ils ont mis des suspensions plus molles que sur la Le Mans, avec des tés de fourche plus larges. Le résultat est relativement souple, et conviendrait parfaitement à la machine si cette mollesse était modérée en fin de course des amortisseurs. mais non, et voilà les suspensions qui talonnent sur les mauvaises routes, devant (clong) ça secoue, derrière (tak) ça sonne la colonne vertébrée. La tenue de route n'en souffre peut-être pas mais le confort si. Ajoutez que la selle, côté pilote, pourrait être plus épaisse afin de mieux absorber les petits chocs des (bonnes) routes. De plus, le carénage gêne au niveau des genoux ; il faut en prendre son parti et bien se caler les rotules dans leurs logements rembourrés de caoutchouc. Cela possède même son charme, vu que l'on s'appuie dessus au freinage, ce qui décontracte agréablement les bras.

Le carénage soulage également les bras et abdominaux sur route rapide. Son défaut est de ne pas protéger suffisamment la face, si bien que votre casque est pris dans des remous d'air à haute vitesse. La parade est de regarder la route à peine au-dessus du bord supérieur de ce pare-brise.

La protection sous la pluie est déjà moins évidente : les remous provoqués par cet écran peu profilé vous rabattent des gouttelettes sur la poitrine. Néanmoins, cela vaut nettement mieux que pas de carénage du tout. Sa partie inférieure est moins que symbolique sous la pluie, à croire qu'il canalise les filets de flotte pour mieux détremper vos bottes.

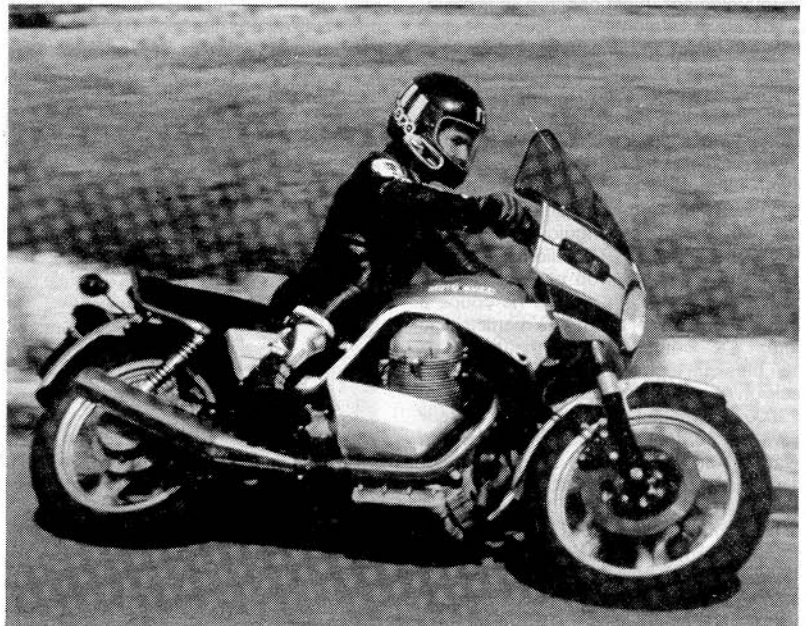
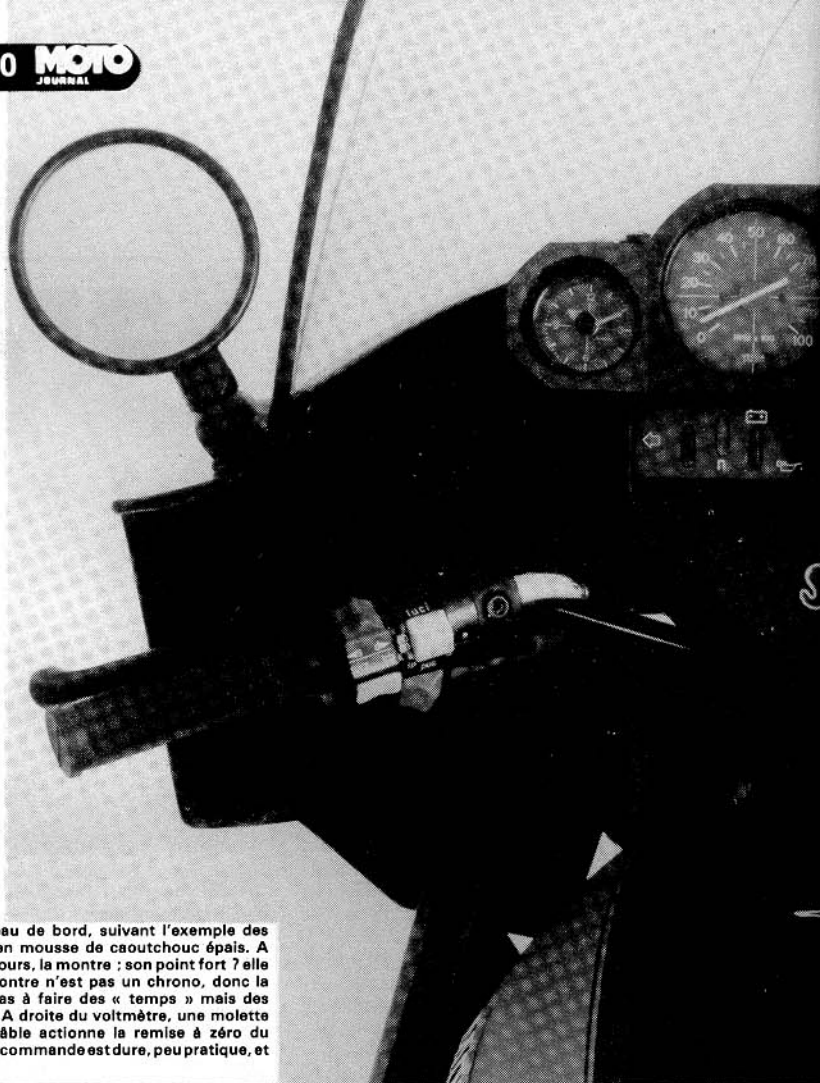
Somme toute, le bilan reste positif, et le pilote d'une 1000 SP est suffisamment protégé pour compenser les performances modestes du moteur par une belle régularité. La Guzzi est une des très rares motos à ne pas vous fatiguer, même si tout n'est pas parfait.

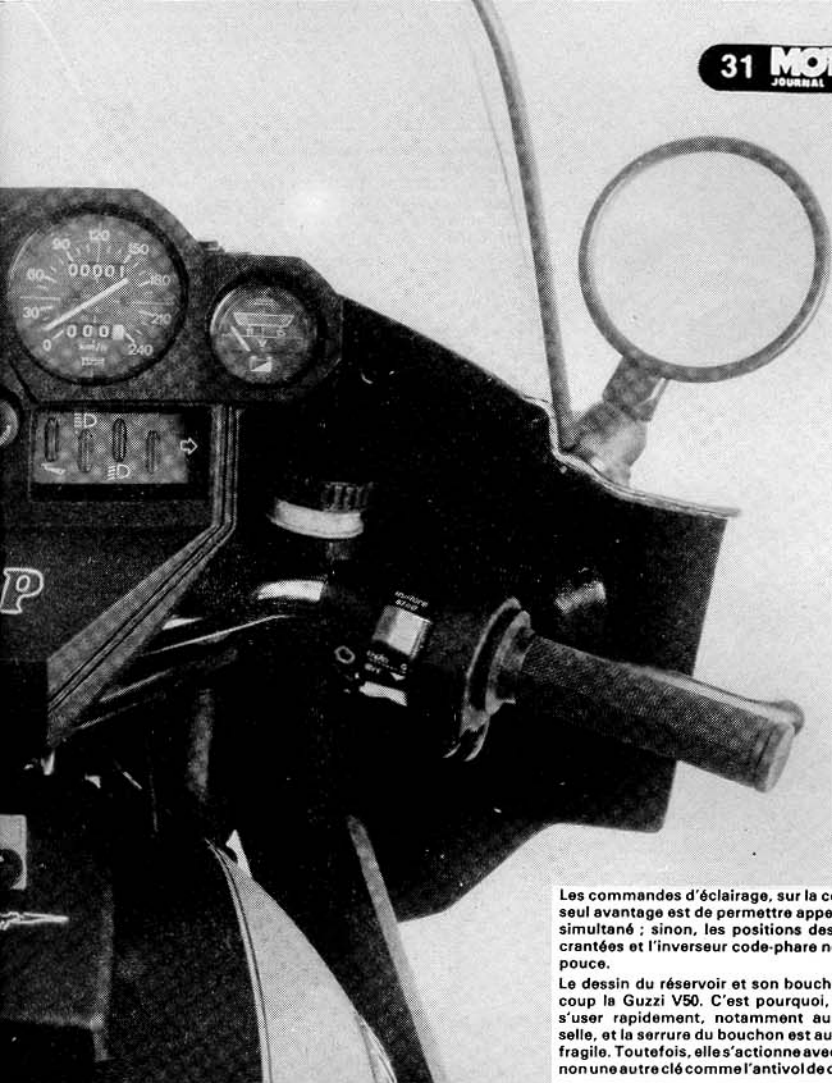
Le passager ? furax !

C'est là que le passager roule des yeux furibards et sort son grain de sel pour protester avec véhémence : « J'en veux pus de ta moto ; j'ai les

Un moteur bien tranquille mais une partie cycle très agile.

La console de tableau de bord, suivant l'exemple des BMW, est réalisée en mousse de caoutchouc épais. A gauche du compte-tours, la montre ; son point fort ? elle fonctionne ! Une montre n'est pas un chrono, donc la Guzzi ne cherche pas à faire des « temps » mais des moyennes, nuance. A droite du voltmètre, une molette prolongée par un câble actionne la remise à zéro du compte-tours : cette commande est dure, peu pratique, et se coince parfois.





Les commandes d'éclairage, sur la cocotte gauche. Leur seul avantage est de permettre appel de phare et klaxon simultané ; sinon, les positions des curseurs sont mal crantées et l'inverseur code-phare ne tombe pas sous le pouce.

Le dessin du réservoir et son bouchon rappellent beaucoup la Guzzi V50. C'est pourquoi, la peinture semble s'user rapidement, notamment au raccord réservoir-selle, et la serrure du bouchon est aussi mal pratique que fragile. Toutefois, elle s'actionne avec la clé de contact, et non une autre clé comme l'antivol de direction.



pieds trop haut, les genoux dans le menton, les talons qui fondent sur les pots d'échappement, mes fesses glissent sur la selle ; et d'abord quelle selle ? Toi t'as une selle, moi j'ai un bout de moquette flanqué sur le garde-boue, est-ce qu'ils remboursent la teinture d'iode dans la garantie, rapport aux bleus sur mes fesses... » Hé bé ! c'est pas la gloire, de ce côté-là, hein. Si jamais les copines des motards (ou des copains des motards, oké) ont droit au chapitre dans le choix de la bécane, feraient bien d'avoir des sous-cisles Guzzi and Co. (boys).

Sécurité : un atout maître.

Le système de freinage « intégral » est maintenant une tradition chez Guzzi : la pédale de frein actionne un des disques avant en même temps que le disque arrière. Sur la 1000 SP apparaît en plus une bidouille qui limite la pression dans le circuit hydraulique et empêche qu'un coup de pied trop brutal ne vienne bloquer la roue arrière au freinage. Une mesure saine et moderne pour sécuriser le pilotage des motards peu expérimentés. Par contre, les « saignants » regretteront que la pédale donne autant une sensation d'éponge, et de ne pas attaquer plus violemment. Le pied dans un plat de choucroute, mais ça ralentit honorablement quand même. Sur le mouillé, l'ensemble devient carrément agréable.

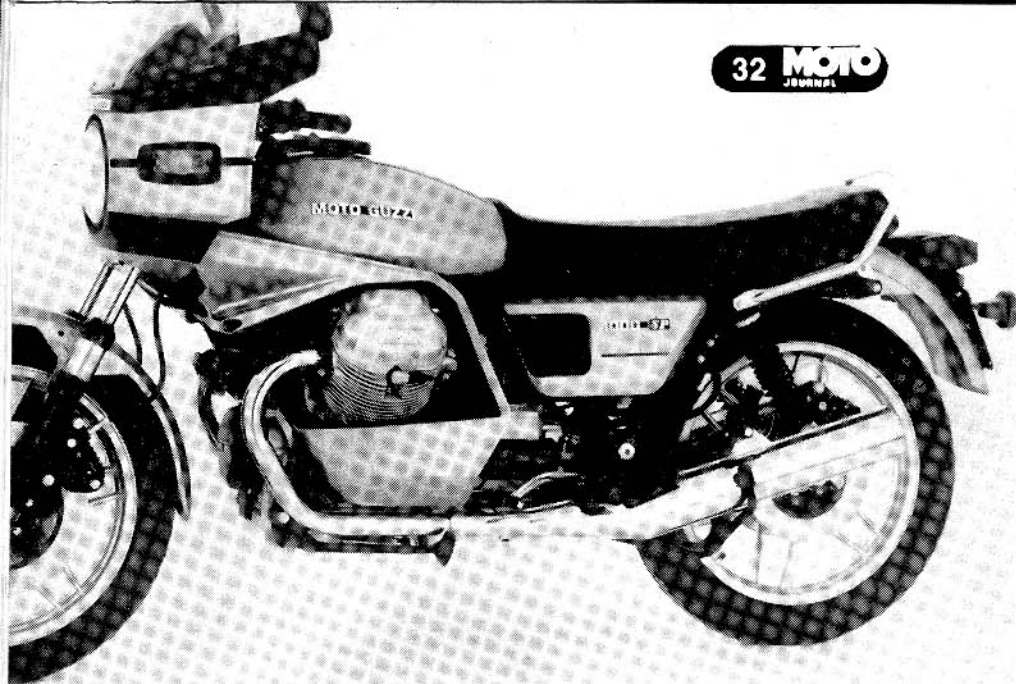
Maintenant, pour freiner rapidement, mieux vaut utiliser l'appoint fourni par le deuxième disque avant, classiquement actionné par le levier à main droite. Un levier pas trop précis non plus, mais en le combinant avec la pédale « intégrale », il offre un freinage très correct même avec de très bons pneus. Associé à la maniabilité, voilà qui laisse notre Guzzi parmi les plus rapides dévaleuses de cols.

Pour grands-touristes

Le bilan d'ensemble fait de notre 1000 SP une des valeurs les plus sûres pour la pratique du grand tourisme. Autonomie, bon confort en solo, entretien simple et économique, et par-dessus tout une excellente aptitude à emprunter les mauvaises routes, ça ne vous donne pas des idées ? Moi si : si j'avais une moto de plus de 500 cm³ à choisir pour de longs voyages vers le Cap Nord ou au contraire vers l'Iran et tout ça, je n'hésiterais pas : comparées à la Guzzi, les autres grosses routières ne sont vraiment efficaces et agréables que sur route bien large et bien plate. Maintenant, si vous trouvez que le moteur manque de « peps », vous pouvez toujours y adapter facilement les gros carbus à cornets des 850 Le Mans. Le gendarme aura un pacemaker sur son cœur paresseux.

Guzzi 1000 SP, BMW R 100 RS, les deux seules motos de Grand tourisme vendues carénées d'origine avec un avantage d'environ 5 000 F pour l'italienne mais des performances moins brillantes en vitesse de pointe et en accélération. La Guzzi reprend toutefois mieux aux bas régimes (60 km/h en 5e).

Les deux carénages se valent du point de vue protection avec un petit désavantage pour la partie basse de la Guzzi.



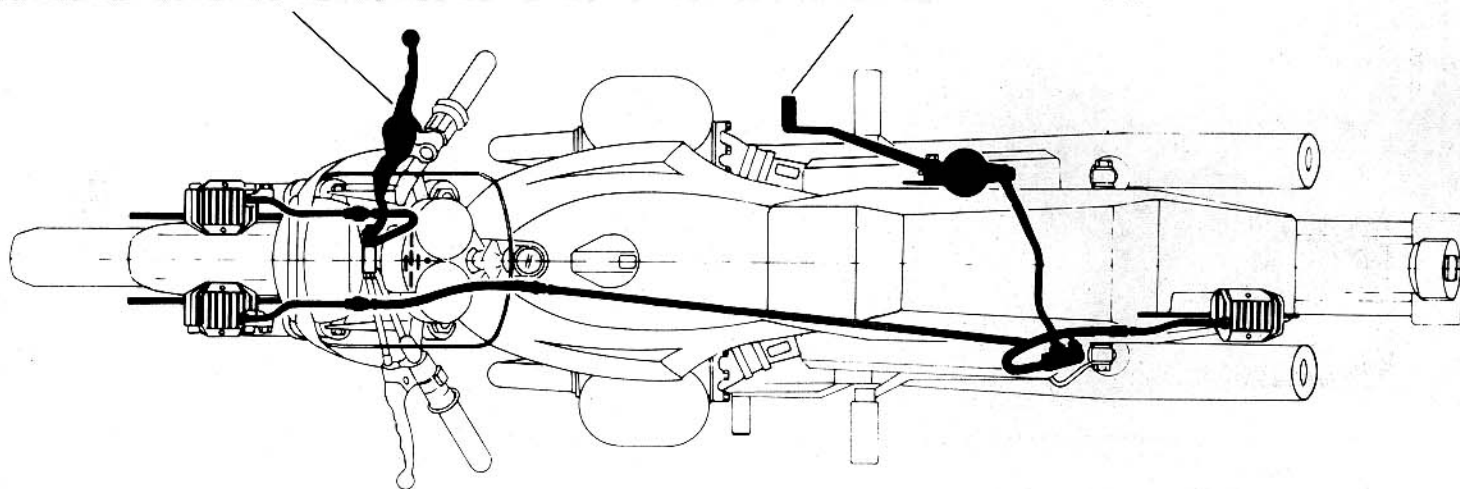
Un petit air militaire, mais une protection correcte dans l'ensemble.

La Guzzi 1000 SP : une Guzzi tranquille mais efficace pour ceux qui trouvent la Le Mans trop sportive et la California trop américaine. Une bonne définition de la grand-tourisme à l'européenne.

La petite bonbonne devant l'amortisseur arrière est le cœur du dispositif anti-bloquage : un petit piston chargé par un ressort diminue la pression hydraulique en début de freinage.

Si la béquille centrale est aussi facile à attraper qu'à mettre en place, on ne peut pas en dire autant de la latérale. Pour la dégager, il faut descendre de la moto, brûler ses semelles sur le tube d'échappement, et recommencer parce que le ressort du rappel automatique est bougrement efficace. De toute façon, comme la 1000 SP n'a pas une assise bien stable sur cette latérale...

Le dispositif de freinage intégral cher à Guzzi est modifié par l'adjonction d'un répartiteur pour éliminer toute possibilité de blocage.



FICHE TECHNIQUE

Moteur

Type : 4T, 2 cyl. refroidi par air.
Disposition : en V à 90° face à la route.
Distribution : tiges et culbuteurs, 2 soup. / cyl.
Cylindrée : 949 cm³.
Alésage / course : 88 mm / 78 mm.
Rapp. vol. de compression : 9,2 à 1.
Puissance max. / régime : 61 Ch DIN / 6500 t/mn.
Couple max. / régime : 7,3 mkg DIN / 5200 t/mn.
Lubrification : sous pression, carter humide 3 litres.
Alimentation : 2 carbu. à boisseau Dell'Orto VHB de Ø 30 mm.

Équipement électrique

Allumage : batterie, bobines, 2 rupteurs.
Alternateur : 280 W.
Batterie : 12 V 32 Ah.
Équipements divers : voltmètre, montre.

Transmission

Mise en route : démarreur électrique, pas de kick.
Embrayage : monodisque à sec.
Transmission primaire : engrenage hélicoïdal, rapport 1,235.
Transmission secondaire : arbre et cardan, rapport 1,4714.
Boîte de vitesses : 5 rapports, commande au pied gauche.

Vitesse	Rapport	%	Vitesse théorique à 6500 t/mn
1.	1:2,0	37,5 %	68 km/h
2.	1:1,388	54,0 %	97 km/h
3.	1:1,047	71,6 %	129 km/h
4.	1:0,869	86,3 %	156 km/h
5.	1:0,750	100 %	180 km/h

Partie cycle

Cadre : tubulaire, double berceau démontable.
Suspension avant : fourche télehydraulique.
Suspension arrière : bras oscillant sur roulements, amortisseurs à ressorts réglables en 3 positions.
Freinage : dispositif « intégral » : la pédale au pied droit actionne un disque avant et le disque arrière, avec répartiteur et régulateur de pression.
Freins AV : 2 disques fonte Ø 300 mm, étriers double-piston.
Frein AR : disque fonte Ø 242 mm, étrier double-piston.
Roues : coulées en alliage léger Ø 18".
Pneu AV : 400 H 18, pression 2,1 kg/cm².
Pneu AR : 425 H 18, pression 2,4 kg/cm².

Dimensions et poids

Empattement : 1,460 m
Longueur : 2,180 m
Largeur : 0,750 m

Hauteur : 1,380 m.
Garde au sol : 0,150 m.
Réservoir d'essence : 24 L.
Poids à sec (constructeur) : 210 kg environ.
Poids réel tous pleins faits (Moto-Journal) : 250,5 kg.
Répartition du poids : AV 117,5 kg (46,9 %) ; AR 133 kg (53,1 %).

Performances

Vitesse max. (constructeur) : 200 km/h environ.
Consommation (constructeur) : 5,8 l/100 km.
Consommation vérifiée Moto-Journal : 6,3 à 8,1 l/100 km.

L'anneau de Montlhéry était en réparation cet été et nous n'avons pu y effectuer nos habituelles mesures de performances. Néanmoins, voici les chiffres relevés pour la 1000 SP par notre confrère italien Motociclismo dont les chronos sont habituellement similaires aux nôtres avec toutefois des vitesses maxi supérieures, de 2 à 3 % environ, à celles de l'anneau de Montlhéry.
Accélération 400 m DA : 13"3
Vitesse maxi couché : 173 km/h.

Prix

Prix TTC : 24 800 F + carte grise + mise en route.
Coloris : gris métal, bronze métal.
Garantie : 6 mois ou 10 000 km pièces et main d'œuvre.
Importateur : Seudam, 22, rue d'Alsace 92300 Levallois. Tél. : 731.05.20.



MOTO GUZZI

MOTO GUZZI

1000