

Texte G. Hostrider
Photos Max Trono

Wa



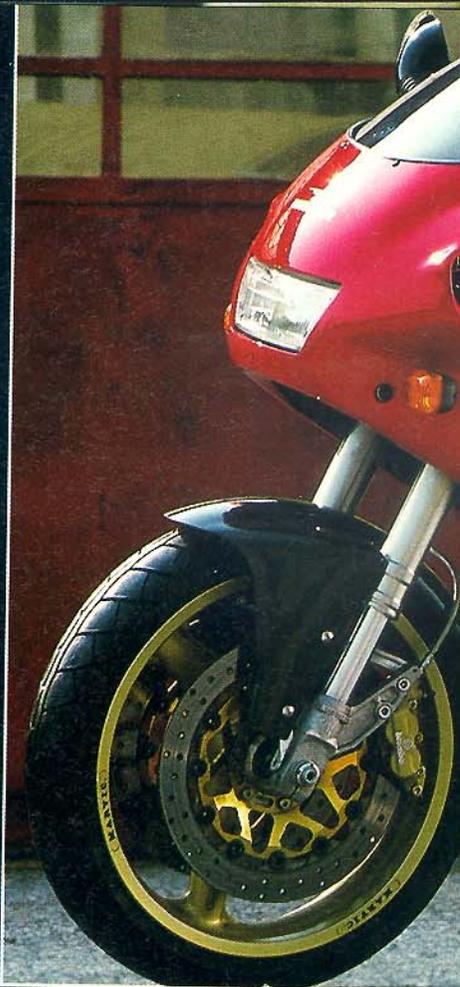
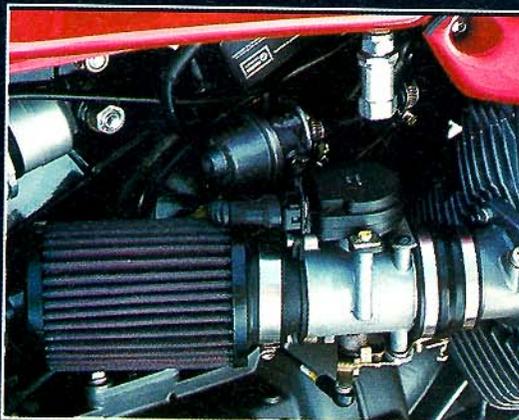
Moto Guzzi Daytona
& 1100 Sport

r eagles

En général avec les Guzzi, on sait où l'on met les pieds, attitude cool et bornes relax. Ces deux-là représentent pourtant la frange active du mouvement Guzzi. **La Daytona rouge et la 1100 Sport noire ont le physique sec et des muscles de gymnaste :** elles fréquentent Eurobike, un repaire spécialisé dans le dopage des twins en V, que les guzzistes italiens radicaux connaissent bien.



Edoardo Cavallaro a la passion des motos, avec un P majuscule, en particulier celles qui ont une âme, une personnalité propre et si possible différente de celle avec laquelle elles sont sorties d'usine. La passion, on la lit sur sa figure et on l'attrape au vol de sa conversation. Alors, que peut bien faire dans la vie une personne qui voue une telle passion aux motos ? Mettre les mains dedans du matin au soir, bien sûr, histoire de joindre l'utile à l'agréable ! C'est ainsi que dans l'atelier d'Eurobike, le repaire de Edo à Padoue, naissent, au fil des années, de nombreuses motos, surtout des racers replica et des *naked* à tout casser. Mais depuis qu'il a rencontré Moto Guzzi, la passion d'Edo s'est transformée en foi. Pas aveugle, bien sûr. Edo a les pieds sur terre, il sait très bien qu'en matière de performances, les motos de Mandello del Lario en version standard tiennent difficilement la comparaison avec les sportives japonaises. Mais les sensations, ou plutôt les émotions offertes par les grosses Guzzi, sont irrésistibles. Edo a donc embrassé la foi de Mandello, se chargeant même de répandre la bonne parole du gros twin. Mais comment convertir de nouveaux infidèles ? Facile, il suffit de réaliser une paire de petites motos de folie et les utiliser pour donner une bonne leçon aux meilleurs pilotes de la région en faisant savoir haut et fort que la Daytona 1000 RS et la 1100 Sport Corsa sortent directement de chez Eurobike... Le but d'Edo était tout simplement d'offrir à ses clients un duo de motos très agiles et maniables, en maintenant dans des limites raisonnables les dépenses occasionnées et en conservant la fiabilité des vraies Guzzi. Première étape, un régime amaigrissant qui a fait passer la Daytona de 230 kg d'origine à seulement 207 kg, et la Sport à 202 kg en ordre de marche (y compris les dix litres de carburant). Ce résultat a





Vous aimez les modifs proposées par Eurobike ? Les pièces seront bientôt en vente, en kit complet et en pièces détachées.

été rendu possible en grande partie grâce à l'adoption de jantes en magnésium et d'un système d'échappement en acier inox d'épaisseur réduite. En lieu et place de la boucle arrière de cadre de série nous trouvons un petit treillis en aluminium fixé aux attaches d'origine, avec une coque arrière monoplace réalisée maison qui intègre le feu arrière et le support de plaque, laissant visible l'amortisseur WP à ressort progressif. Un travail tip top qui n'appelle pas de modifications du cadre et utilise le système électrique de série. À noter que la position de conduite est également améliorée car la selle est plus basse et plus étroite au niveau des cuisses par rapport aux Guzzi de série, sur lesquelles la batterie est montée transversalement juste sous la selle du pilote. Sur les motos d'Eurobike en revanche, la batterie (toute petite) est placée sous le réservoir, à la place de la boîte à air, tandis que le radiateur d'huile se trouve dans la partie inférieure du tête de fourche. Le changement dans la répartition des masses est sensible : 50 % sur l'avant et 50 % sur l'arrière pour la Daytona, et respectivement 51 et 49 % pour la 1100 Sport.

Agiles et stables

Cette nouvelle répartition rend les motos plus agiles et sensibles, prêtes à angler en courbe sans perdre la stabilité habituelle des Guzzi. La réduction de l'angle de chasse (obtenue grâce à de petites cuvettes spéciales) et la monte d'un pneu avant de 120/60 contribuent aussi à rendre la conduite de ces Guzzi parfaitement fluide. Le moteur en revanche n'a subi aucune intervention, puisque la Daytona intègre le "kit C", offert par Moto Guzzi (comprenant pistons, cames, ressorts et vilebrequin haute performance), et la Sport était parfaite telle quelle. La seule modification, en dehors du nouveau réglage de l'injection électronique, concerne le système d'échappement deux-en-un avec des collecteurs de 50 mm et un silencieux ovale en carbone sur la Sport. Pour la Daytona, on a préféré un beau deux-en-deux avec silencieux ovales en carbone. Dans les deux cas, le rendement est amélioré dans les mi-régimes. La puissance (grâce aussi à la nouvelle car-



tographie de la centrale électronique) atteint 115 chevaux dans le cas de la Daytona, et 94 chevaux dans le cas de la Sport qui montre pourtant une pêche plus conséquente dans les bas régimes. Chacune des deux motos offre de bonnes reprises dès 2 500 tours, on peut donc voyager en toute tranquillité sur les voies express sans trop user la boîte de vitesses. Mais il suffit d'ouvrir résolument les gaz pour libérer une horde de chevaux agressant l'asphalte jusqu'à l'intervention du limiteur à 9 000 tours. Les pièces utilisées ici par Eurobike seront bientôt disponibles, à l'unité ou en kit. Espérons qu'elles existeront aussi pour la nouvelle V11 Sport, que les amateurs attendent avec impatience...