

ESSAI
SPORT

MOTO GUZZI 1100 SPORT ET 1000 DAYTONA



L'ÉPATE À L'ITALIENNE

La famille des sportives italiennes s'enrichit avec la Moto Guzzi 1100 Sport. Pour 69 900 F, la nouvelle venue est une véritable sportive tant en puissance qu'en confort limité. Pour être tout à fait complet sur le sujet, *Moto Magazine* a également essayé l'autre sportive de la marque, la 1000 Daytona, dont la 1100 est issue. Une moto d'exception et de prestige pour un prix record : 86 400 F. Avec ces deux machines, Ducati se sent tout à coup moins seul sur le créneau des twins sportifs.

Moto Guzzi 1100 Sport

Le pep's en deux cylindres

Sport ! C'est écrit dessus... Ce nom rappelle que, dans les années 70, Moto Guzzi faisait déjà la référence dans ce domaine (lire encadré). Avec la 1100 Sport, la marque de Mandello Del Lario affirme sa volonté d'être à nouveau présente dans un créneau qui représente une part non négligeable du marché. A ce titre, la Guzzi 1100 Sport est une moto sans concession. Sa ligne, la position de conduite qu'elle impose, ses performances, sa tenue de route et son freinage en font une digne représentante de sa catégorie.

Stephen Cailliet.



La position sportive fatigue rapidement. En appui sur les poignets, jambes très pliées, l'usage urbain n'est pas une sinécure, même si la Guzzi 1100 Sport bénéficie d'un rayon de braquage honorable.

Depuis quatre générations, Les modèles « Le Mans » étaient les seuls descendants de la lignée sport de Moto Guzzi (mis à part la Daytona). Or, les « Le Mans » ont lentement dévié vers une vocation plus polyvalente. Le 1000 Le Mans IV ressemble plus à une sportivo-GT, comme la Honda 1000 CBR, qu'à une sportive comme la 900 Fireblade. La marque italienne fait donc un retour aux sources avec le 1100 Sport qui affiche une ligne en adéquation avec son appellation.

2 500 tours, il n'y a rien et la reprise est franche seulement à partir des 3 000 tr/mn. Le 1000 Le Mans est plus souple et « coupleux » à bas régime, mais il ne fait pas 90 cv. La raçonne de la puissance est là.

Le frein moteur est surprenant par son efficacité, véritablement digne d'un bicylindre. La boîte de vitesses est un peu plus dure et demande une sélection ferme pour éviter d'éventuels faux points morts. Les rapports sont longs et il est parfois utile de descendre une, voire deux vitesses, rythme sport oblige. Le cardan, un peu sec, provoque des à-coups de transmission auxquels il faut s'habituer en conduite sportive. La poignée de gaz est sérieusement adoucie. A tel point que ça vaut le coup d'adapter les systèmes d'actionnement des boisseaux sur les anciennes 1000 Le Mans. Il suffit de changer le haut des carbus (de diamètre 40 sur les deux modèles) avec les ressorts et de modifier les câbles.

Ces caractéristiques font du twin une pièce maîtresse de la machine. Placé

au centre du cadre à poutre unique de section rectangulaire, il joue un rôle porteur. Cette partie cycle est issue directement de la 1000 Daytona. La fourche et le monoamortisseur offrent chacun deux réglages - sur plusieurs positions - accessibles sans outil. La direction est équipée d'un amortisseur pour éviter les guidonnages.

Le résultat est une moto rigide et très stable qui absorbe bien les inégalités

réglable. L'arrière est muni d'un simple disque de 260 mm et d'un étrier à 2 pistons. Cet ensemble assure un freinage dosable et progressif plus que satisfaisant, même si l'arrière peut paraître un peu léger. Une impression de sécurité donc, accrue par la présence du frein moteur. Tout ceci, ainsi que les incontournables pneus radiaux, apportent une nette amélioration de la tenue de route et du freinage par rap-

Un 1100 vitaminé

Une grosse partie du travail a porté sur le moteur. Les 1064 cm³ du nouveau « Calif' » ont été sérieusement vitaminés pour atteindre 90 cv à 7800 tr/mn, ce qui leur permet de prendre environ 230 km/h. Le berlingot a une allonge impressionnante. Il n'en finit pas de propulser son conducteur avec impétuosité. La poussée atteint son paroxysme aux alentours de 6 000 tr/mn avec un couple maxi de 9,78 mkg. En revanche, en dessous de



Stephen Cailliet.

La lignée racée de la 1100 Sport ne laisse pas indifférent. Sportive sans concession, cette moto affiche un caractère affirmé une fois franchis les 3 000 tr/mn. A son guidon, les sensations ne manquent pas.

de la route. La garde au sol de cette sportive est à la hauteur, c'est le cas de le dire. Son poids, 200 kg à sec, pourrait être amélioré mais n'est pas un handicap. En courbe, la Guzzi est maniable et se place sans difficulté. La moto réagit bien aux freinages sur l'angle.

Freins et pneus sportifs

Le freinage justement est assuré par deux disques flottants de 320 mm pincés par des étriers Brembo série or à 4 pistons, assistés de durits aviation. Le tout est commandé par un levier

port au « Le Mans ». On notera aussi, comme sur la Daytona, la disparition du freinage intégral (frein avant et arrière couplé sur la même commande), soi-disant plus adapté à la conduite GT que sportive.

Autre choix dicté par des impératifs sportifs : la ligne de la machine, dont découle directement la position. Comme toutes celles de sa catégorie, la 1100 sport ne peut se vanter d'être un exemple de confort. La selle et les « bracelets » se retrouvent à la même hauteur. Il en découle une position très inconfortable en ville où le buste est inévitablement en appui sur les poignets. La situation devient rapidement



Moins exclusive, mais moins puissante (81 cv) que la Sport, la 1000 Le Mans est plus souple et plus coupleuse à bas régime. Esthétiquement moins agressive, la Le Mans appartient à une autre génération.

MOTO GUZZI 1100 SPORT ET 1000 DAYTONA

fatigant et insoluble. Même si la moto est relativement maniable grâce à un rayon de braquage acceptable, elle n'est pas faite pour un usage urbain. Tout s'améliore sensiblement au delà de 130 km/h environ où le vent compense le poids du corps en le repoussant vers l'arrière. Après 180, il est sage de bien se coucher pour tenter de se protéger derrière la trop petite bulle du tête-de-fourche. Celle-ci n'abrite que légèrement les mains et pas du tout les bras. Pour les jambes, c'est très sport. Les genoux sont dans les coudes. Bref, on est bien loin du confort du « Le Mans » et c'est certainement là qu'on y perd le plus.

Tirer des leçons

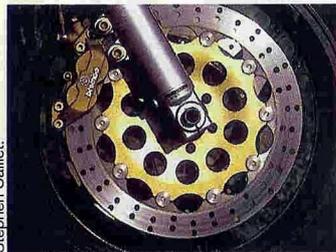
Moto Guzzi a compris que pour pénétrer le marché des sportives, il ne

faut rien laisser au hasard et affirmer ses choix, quitte à en assumer les défauts. La 1100 Sport a un moteur performant et qui plus est plein de caractère. Elle a aussi une très bonne tenue de route et fait preuve de maniabilité. Sa ligne est sans nul doute celle d'une machine de sport. Jusqu'à son confort spartiate, « elle a tout d'une grande » sportive. Avec en plus une pointe d'érotisme grâce à son prix : 69 900 F. Souhaitons que la marque de Mandello Del Lario, symbolisée par un aigle, n'ait pas laissé non plus au hasard toutes les petites choses qui ont si vite fait de vous ternir une réputation (problèmes électriques, fuites, soudures qui lâchent et même une finition qui laisserait à désirer). Le succès est à ce prix !

Olivier Duchez ●

Le confort à deux...

De prime abord, le petit coussinet réservé au passager de la 1100 Sport ne fait pas crier de joie. Une fois assis dessus, la critique faiblit. Le siège arrière est en effet large et plus confortable qu'il n'y paraît. En roulant, les maux de fesses et de dos se font sentir au bout de 20 kilomètres pour les plus douilles, 40 pour les autres. La faute au manque d'épaisseur de la selle arrière et à la position surélevée par rapport au pilote. Les cale-pieds sont bruts de pomme, sans caoutchouc, et minces. Les pieds n'y sont pas stables. Enfin, rien pour se tenir. Comme la moto est brusque en dessous des 3000 tr/mn, il faut s'agripper au buste du pilote pour éviter de rester sur place au feu. Bref, cette moto est plutôt faite pour les solitaires. La place passager, c'est pour aller au ciné ou transporter les bagages.



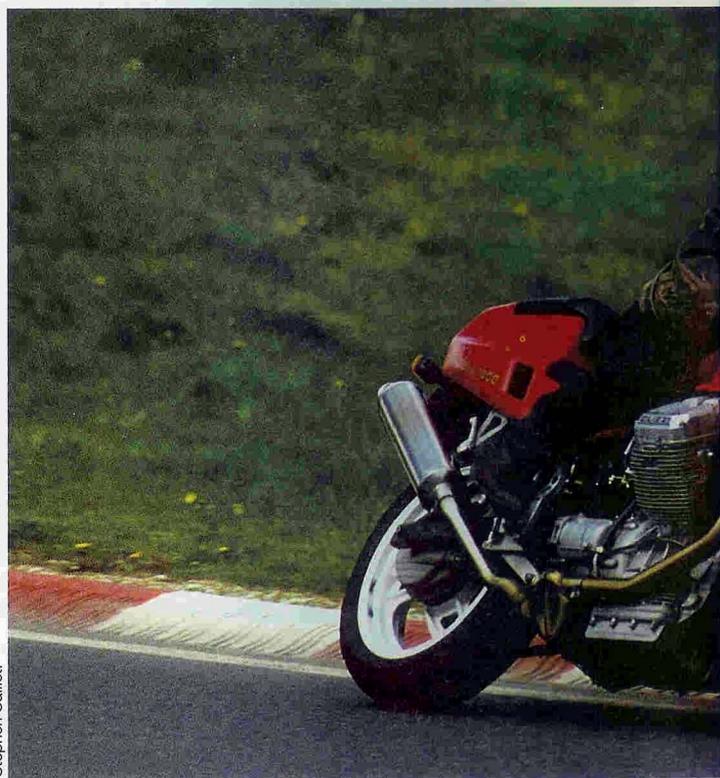
Les deux disques flottants de 320 mm de la 1100 Sport, pincés par des Brembo 4 pistons série or, assurent un freinage très efficace.

Pour

- Caractéristiques moteur
- Tenue de route
- Freinage

Contre

- Manque de souplesse
- Utilisation en ville
- Transport de l'antivol



Stephen Cailliet.

Guzzi 1000 Daytona

La « sport de luxe »

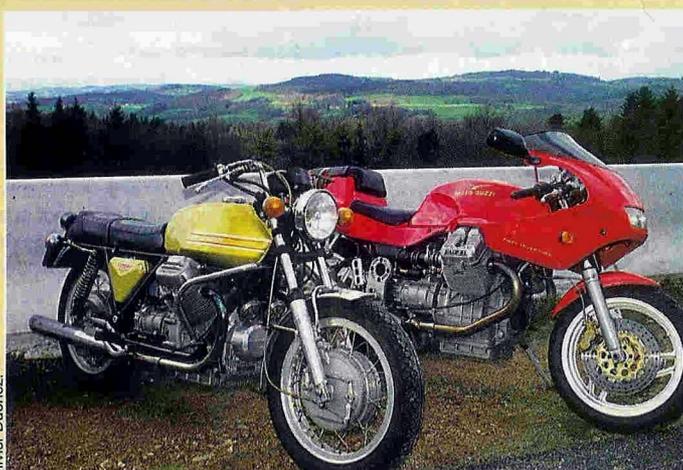
nique, c'est un quatre soupapes par cylindre qui développe cinq chevaux supplémentaires. Si la cylindrée est plus faible, le caractère est tout aussi affirmé, moins brutal mais plus « coupleux » en bas. Revers de la médaille, le prix dépasse les 85 000 F.

Présente sur le marché depuis déjà deux ans, la 1000 Daytona reste le haut de gamme de la marque italienne. Si la partie cycle est similaire à la « 1100 Sport », le V-twin est très différent. Beaucoup plus souple grâce à l'injection électro-

En découvrant pour la première fois la Guzzi 1000 Daytona, avec sa robe rouge tatouée d'un aigle doré, c'est tout le charme de l'Italie qui se dévoile. Pression sur le démarreur, le V-twin transversal à quatre soupapes s'ébroue au rythme sourd des deux cylindres de 496 cm³ filtrés par des

Bicylindre et sport chez Moto-Guzzi

La première Moto-Guzzi équipée du V-Twin, devenu aujourd'hui célèbre, apparaît dans sa version civile au 39^e salon de Milan en 1965. Il s'agit du V7 dont plusieurs évolutions suivront. En 1970, l'ingénieur Tonti travaille à l'élaboration d'une moto plus légère, plus basse et plus maniable, mais aussi plus rapide, sur la base du bicylindre. Le premier problème est posé par la hauteur du moteur entre les cylindres, due au positionnement à cet endroit de la dynamo. Tonti la remplace alors par un alternateur situé en bout de vilebrequin. Cette question résolue lui permet de construire un nouveau cadre plus agréable à l'œil et plus efficace sur la route. La meilleure chose à en dire c'est qu'il est encore utilisé aujourd'hui, plus de 20 ans après ! Puis viennent de nouvelles suspensions, une nouvelle fourche et un moteur de 748,8 cm³ au lieu de 757 cm³ (pour accéder à certaines compétitions) mais aux performances accrues. La moto issue de ces recherches s'appelle V7 sport et fait sa première apparition en novembre 1971 au Salon de Milan. Elle sera produite de 1972 à 1973 et donnera naissance à une lignée de sportives dont les dernières nées sont la Daytona et la 1100 Sport.



Olivier Duchez.

La Moto Guzzi V7 Sport, telle qu'elle apparaît ici à côté de la Daytona, a été présentée pour la première fois au salon de Milan en 1971 dans sa version 750 cm³. La 1000 Daytona en est la digne héritière.

MOTO GUZZI 1100 SPORT ET 1000 DAYTONA



C'est dans les grandes courbes que la Guzzi 1000 Daytona offre le plus de plaisir. Son cadre haut de gamme à poutre central seconde un moteur souple et plein de couple qui développe 95 cv.

pots (en inox s'il vous plaît !). Grâce à l'injection, la moto ne cale ni ne s'emballe pendant qu'on enfle le casque et gants. La poignée de gaz est douce ! Comme sur la 1100, le tableau de bord, avec ses deux cadrans blancs à l'italienne, surplombés d'une rangée de petits voyants ronds, est beau et lisible. Autre point similaire,

les rétros reflètent pour moitié les bras du pilote et le paysage arrière. La position de conduite est sportive, mais plus confortable que sur la 1100 car la selle est plus basse. Du coup, les mains se situent plus haut une fois que le conducteur est en selle. En ville, la position est meilleure. Mais la Daytona n'est pas pour autant à son

avantage en milieu urbain. Sur route, les fesses calées par le dossier (recouvert d'un coussin en cuir en version bi-place), les jambes très repliées et les mains sur les bracelets imposent un rythme soutenu pour soulager le buste grâce à la pression de l'air. Sur autoroute, une position plus couchée sur le réservoir, à l'abri derrière la bulle du carénage un peu plus haute que celle du 1100, permet de longs trajets rapides. Seul bémol, le pilote se casse le cou pour voir la route.

Sportissimo

95 cv pour 205 kg. La Daytona est plus puissante mais aussi un peu plus lourde de l'avant que la 1100 sport à cause de son bloc quatre soupapes par cylindre. Quelques kilos qui seront assez faciles à oublier. Comme sur la 1100 sport, les montées en régime sont impressionnantes. Mais c'est grâce à l'injection électronique que la « Daytona » fait la différence avec sa frangine. L'injection lui confère une souplesse qui n'a d'égale que son couple. En cinquième, le berlingue reprend dès 2 000 tours et on ressent les à-coups des pistons dans les mains jusqu'à 4 500 tr/mn. Au-delà, le moteur n'en finit pas de grimper dans les tours et passe les 220 km/h à 7 000 tr/mn. Il reste alors 1000 tr/mn avant d'atteindre la puissance maxi de 95 cv.

C'est sur les nationales aux grandes courbes qui n'en finissent pas de tourner que les Guzzi Sport et Daytona donnent le plus de plaisir. Ces motos enfilent les virages les uns après les autres avec une facilité dé-

concertante. Côté freinage, seule le diamètre des disques diffère : 300 mm sur la Daytona contre 320 pour la 1100 Sport. Cela n'altère que très légèrement un freinage qui reste nettement suffisant. En revanche, ce choix permet d'emprisonner sur la 1000 les deux tubes de fourches avec un antivol.

Une Guzzi d'exception

Les Italiens de Mandello ont voulu faire de la Daytona une Guzzi d'exception et une moto de prestige. Les évolutions technologiques apportées au bicylindre en V transversal, ses performances et son caractère riche en sensations, ainsi que sa ligne, font la réussite de cette entreprise ! De plus, l'élaboration d'une nouvelle partie cycle a donné naissance à une nouvelle lignée de sportives dont est issue la 1100 sport. Bien sûr, quelques détails énervent et la perfection n'a pas été atteinte. Mais cet engin a de quoi séduire les amateurs de belles machines et de sensations, sans parler des inconditionnels de la marque qui en ont certainement déjà une dans leur garage. Bien sûr, à environ 85 000 F, le prix est élevé, mais on n'achète pas une Ferrari au prix d'une Toyota.

Olivier Duchez ●

Merci à M. Duchaine et à Lulu pour avoir mis leur V7 Sport et 1000 Le Mans à notre disposition. Merci également à Moto Bell (Levallois 92) pour avoir prêté la Daytona mono place.



Les lignes racées de la Daytona séduisent un bon nombre d'amateurs de la marque. De quoi rendre jaloux ses détracteurs. En plus d'être aguicheuse, la Daytona est une véritable vitrine technologique pour Moto Guzzi.



Identiques sur la Sport et la Daytona, les deux cadrans blancs du tableau de bord, surplombés d'une rangée de voyants, sont bien lisibles.

Pour

- Esthétique, ligne racée et peinture de qualité
- Moteur plus souple et coupleux
- Antivol facile à attacher avec les deux tubes de fourche et la roue
- Position de conduite plus agréable en ville

Contre

- Rapport finition / prix
- Béquille et transport de l'antivol comme la 1100 Sport

MOTO GUZZI 1100 SPORT ET 1000 DAYTONA

Côté monnaie...

	Daytona	Sport
■ Prix de la casse TTC		
Jante (av)	2 896 F	4 183 F
Garde-boue av	632 F	1 238 F
Tube de fourche	832 F	1 207 F
Roulements de direction	206 F	304 F
Té inférieur	967 F	1 382 F
Guidon ou demi-guidon	290 F	414 F
Maître cylindre de frein av	1 264 F	1 806 F
Levier d'embrayage seul	193 F	304 F
Levier de frein av	419 F	626 F
Rétroviseur	187 F	304 F
Clignotant complet	110 F	165 F
Bulle de carénage	580 F	755 F
Optique de phare	722 F	1050 F
Flanc de carénage/carénage	5 560 F	8 035 F
Pédale de frein	470 F	193 F
Sélecteur	522 F	445 F
Repose-pieds conducteur	174 F	221 F
Réservoir d'essence	3 444 F	7 273 F
Selle	651 F	451 F
■ Prix de l'usure TTC		
Silencieux d'échappement	1 736 F	2 590 F
Jeu de plaquettes	99 F	469 F
Kit chaîne	-	-
Filtre à huile	49 F	110 F
Filtre à air	77 F	118 F
Disques d'embrayage	1 415 F	513 F

Côté technique...

	1000 Daytona	1100 Sport
■ Moteur		
Type	2 cylindres en V refroidis par air	2 cylindres en V refroidis par air
Cylindrée (a x c)	4 T, 8 soupapes, 1 ACT	4 T, 4 soupapes, 1 AC + culbuteur
Compression	992 cm ³ (90 x 78 mm)	1 064 cm ³ (92 x 80 mm)
Puissance maxi	10 à 1	10,5 à 1
Couple maxi	95 cv à 8 000 tr/mn	90 cv à 7800 tr/mn
Alimentation	10 m. Kg à 6 000 tr/mn	9,78 m. Kg à 6000 tr/mn
Allumage	injection	2 carburateurs Ø 40 mm
Démarrage	électronique	électronique
■ Transmission		
Embrayage	électrique	électrique
Transm. secondaire	2 disques à sec	2 disques à sec
Boîte de vitesses	par cardan	par cardan
	5 rapports	5 rapports
■ Partie cycle		
Suspension av	fourche Ø 41,5 mm	fourche Ø 42 mm
Suspension ar	monoamortisseur	monoamortisseur
Frein av	2 disques flottants Ø 300 mm, étriers 4 pistons	2 disques flottants Ø 320 mm, étriers 4 pistons
Frein ar	1 disque Ø 260 mm, étrier 2 pistons	1 disque Ø 260 mm, étrier 2 pistons
Pneu av	120/70-17	120/70-17
Pneu ar	160/60-18	160/60-18
■ Dim. et poids		
Longueur	2 125 mm	2 125 mm
Hauteur de selle	730 mm	780 mm
Garde au sol	190 mm	110 mm
Réservoir (réserve)	18 litres (témoin)	18 litres (témoin)
Poids à sec	205 kg	200 kg
■ Prix moyen		
	86 400 F (Garantie 1 an, pièces et M.O. selle mono) 88 390 F (biplace)	69 900 F (Garantie 1 an, pièces et M.O.)

A la pompe...

	maxi	moyenne	autonomie
Daytona 1000	6,9 l	7,7 l	260 km
1100 Sport	6,9 l	6,6 l	270 km

Tarifs d'assurance

MOTO	RC + PJ	Vol / Inc.
Daytona 1000	2 727 F	4 507 F
1100 Sport	2 727 F	4 507 F

Ce tableau, au travers d'un cas toujours identique, donne une échelle de valeurs et permet de comparer le coût de l'assurance pour toutes les motos. L'un des chiffres correspond à la garantie minimum obligatoire : la Responsabilité Civile (tiers) + Protection Juridique (avec assistance), l'autre à la garantie Vol / Incendie. Ces prix sont donnés pour une ville comme Lyon, et pour un conducteur ayant un coefficient de réduction / majoration moto : 0,80 (bonus de 20 %).

1100 Sport

Les détails...

qui rendent heureux...

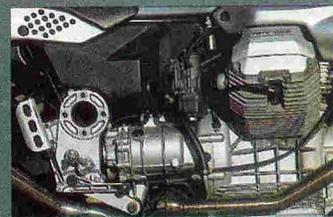
- L'accessibilité électrique et mécanique (sauf phare)
- Les voyants : beaux et lumineux
- Le pot inox (très grande longévité)
- Les commodos standards et esthétiques
- Les copains et copines qui la trouvent belle

qui fâchent...

- L'ampoules de phare inaccessible
- La béquille latérale : trop en avant, pas de sécurité électrique
- La boîte ferme
- Le transport des bagages



L'injection adaptée sur le V-twin 4 soupapes de la Daytona évite les problèmes de démarrage à froid et apporte une souplesse inconnue sur un twin à carburateur.



Le bicylindre de la 1100 Sport, plus traditionnel que celui de la Daytona, ne bénéficie pas de l'injection. Ce modèle est donc moins souple à bas régime.

Entretien

Contrôle des niveaux

- Huile moteur : bouchon jauge côté gauche sur le bas moteur (Daytona : idem)
- Liquide de frein
AV : au guidon (Daytona : idem)
AR : sous selle passager, ouvert par une clef (Daytona : idem mais accès par démontage de la selle complète par 4 vis BTR)

Bougies

- Accessibilité : aisée (Daytona : idem)
- Contrôle de l'usure des freins
Avant : sur l'étrier (Daytona : idem)
Arrière : idem pour les 2 motos

Transmission

- Contrôle
- du niveau d'huile de cardan : non
- du pont : par une vis

Changement des ampoules

- Phare : démontage du tête de fourche (Daytona : idem)
Réglage par 1 vis accessible par l'avant (Daytona : idem)

- Clignotants : 1 vis, aisé (Daytona : idem)
- Feux arrière : 2 vis sur le feu : facile (Daytona : idem)

Fusibles

- Accessibilité : sous la selle passager (Daytona idem mais démontage par BTR) ; (liquide de frein idem)

Suspension

- Réglage de la fourche :
1100 sport : 2 réglages, 6 positions en bout de tubes
Daytona : 2 réglages, 3 positions
- Réglage de l'amortisseur arrière :
1100 Sport : 2 réglages - 7 positions, accessibles sans outils.
(Daytona : Koni)

Accessibilité

- Filtre à air 1100 Sport : sous la selle, demande démontage par 4 vis BTR avec le réservoir Daytona : sous selle 4 vis
- Filtre à huile : démonter le carter du bas du moteur (Daytona : idem)
- Batterie : sous la selle arrière pour les 2 motos