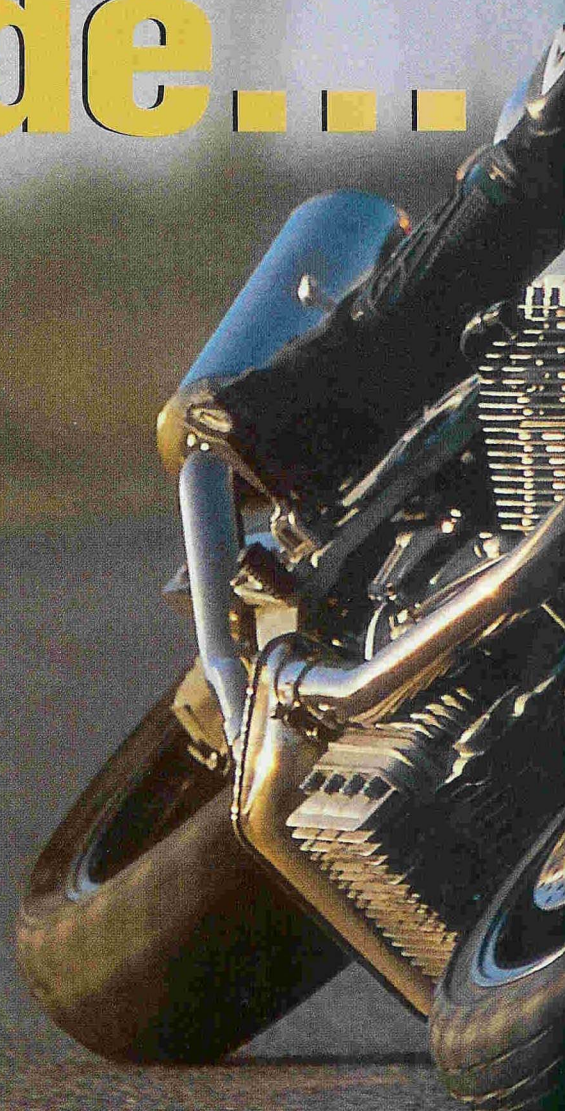


Sportive à la mode... Guzzi

Complètement à l'opposé de la moto mode, qui se consomme sur place et se remplace très vite, la 1100 Sport est une Moto Guzzi dans la plus pure tradition de la marque.

Avec des tares qu'on ne trouve nulle part ailleurs, des défauts gros comme ça, mais aussi ce plaisir rugueux des motos comme avant, celles qu'on approchait avec humilité, qu'on apprenait à écouter, à caresser dans le sens du poil pour pouvoir mieux les aimer.

Par Eric Maurice, photos Micou Montange.





La Guzzi 1100 Sport pose forcément un problème à l'essayeur de métier que je suis. Si j'en parle normalement, comme on parle d'une moto courante, la pauvre risque de souffrir. Rien que la poignée de gaz pour hercule de foire donnerait assez d'arguments pour une descente en flammes. On pourrait aussi légitimement s'interroger sur l'intérêt de construire une sportive exclusive autour d'un

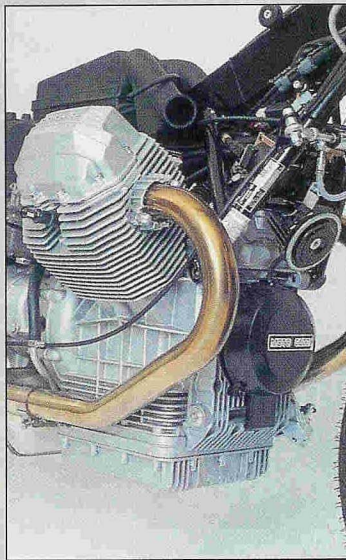
groupe propulseur aussi ancien et aux manières aussi placides, comme on pourrait ironiser sans peine sur sa pauvre efficacité de pistarde comparée à n'importe quelle 750 japonaise. Comme rivale des RR Replica extrême-orientales, la 1100 Sport ne fait pas le poids, il n'y a pas besoin de s'étendre sur les sept pages d'un essai pour s'en rendre compte. La raison d'être de la Guzzi est ailleurs et le plaisir qu'elle est en mesure de donner, différent.

Contrairement à la plupart des motos modernes, la 1100 Sport n'est pas d'une prise en main immédiate. Les premières sensations sont déroutantes, voire peu agréables. Les commandes sont plus fermes que la normale, le moteur peu alerte dans les bas régimes, et la commande des gaz offre un tirage d'une longueur qui n'a d'égal que sa dureté. Il faut s'y reprendre à deux fois et avoir une poigne d'étrangleur pour emmener les boisseaux d'une ►

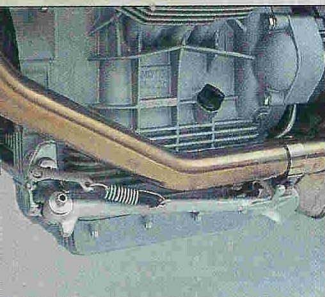


Deux batteries

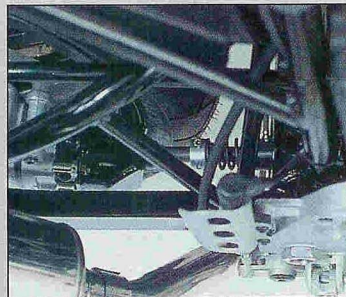
de 9 ampères chacune viennent remplacer un seul élément de 18 Ah pour une meilleure logeabilité. L'amortisseur arrière est monté en Cantilever et le boîtier de filtre à air, a été scindé en trois éléments.



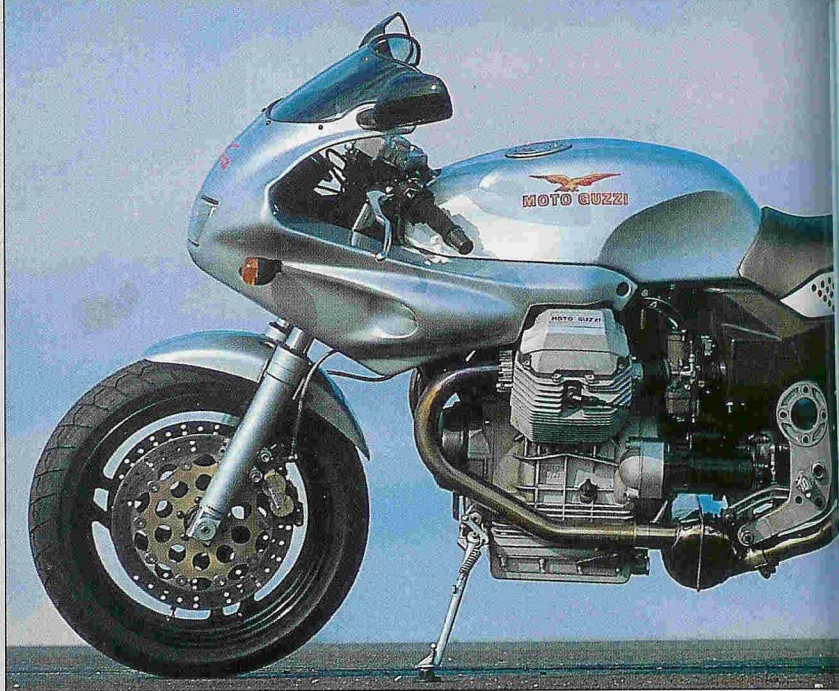
Le 1100 cm³ délaisse l'injection de la 1000 pour des carburateurs, et les culasses à ACT et 4 soupapes pour une distribution culbutée à 2 soupapes par cylindre. L'alésage et la course ont été augmentés, nécessitant donc un nouveau vilebrequin. L'amortisseur de direction (transversal) est quasiment imperceptible, même à basse vitesse, mais d'une efficacité indéniable sur le défoncé.



La béquille latérale est jolie, mais elle est impossible à atteindre en restant sur la selle. De plus elle se replie automatiquement quand on redresse la moto.

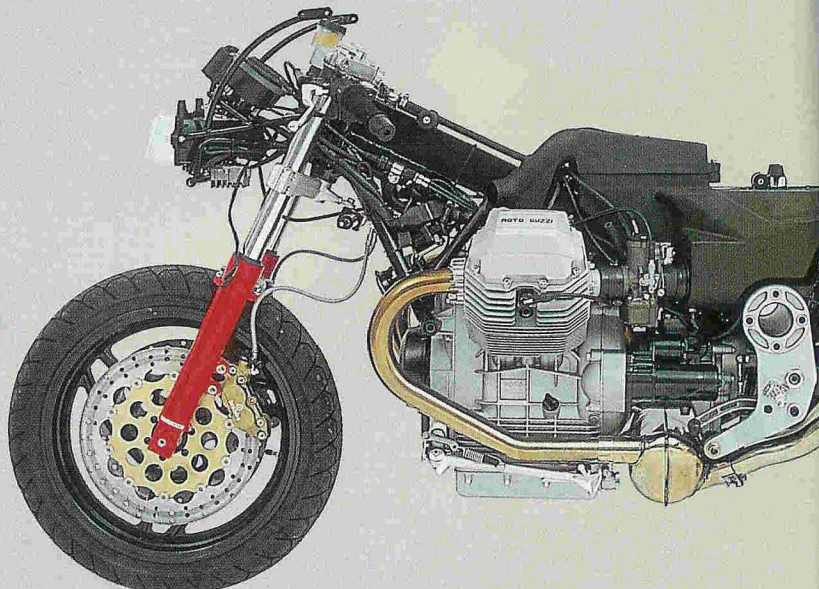


L'arbre de transmission, à l'air libre, possède une articulation en sortie de boîte et une autre en entrée de pont. Associé à la forme du bras oscillant, ce montage réduit nettement l'influence de la transmission sur le travail de la suspension arrière.



Très bien dessinée la 1100 Sport propose une qualité de fabrication inégale, qui va du très bon pour les pièces impor-

tantes au médiocre pour quelques détails pratiques. Les retouches apportées à l'habillage (ouvertures dans les flancs du



Le cadre reprend celui de la Daytona : une poutre rectangulaire relie la colonne de direction aux platines en alu, qui sont les supports du bras oscillant et des fixations

arrière du moteur. Deux bâtis tubulaires viennent le compléter, à l'avant pour la fixation antérieure du twin, à l'arrière pour supporter la selle et divers accessoires

Un superbe écrin pour ce V twin qui est l'âm

▶ butée à l'autre. L'expression *essorer la poignée* prend toute sa dimension. Ça ne date pas d'aujourd'hui puisque déjà dans son essai de la première Le Mans 850 en 1976, Fred (celui de la Carte Postale) pestait contre elle. Pour ne rien arranger, les carburateurs ont grossi, volume des cylindres oblige. Mais il paraît qu'on bosse la question chez Dell Orto. On peut signaler, en attendant, que les concessionnaires Guzzi ont des trucs simples et a priori sans aucune conséquence

néfaste sur le rappel des bois-seaux, même par temps pluvieux, pour atténuer la punition. Reste que cette satanée poignée vous gâche la vie et influe sur la façon de conduire la moto. Et par conséquent sur la perception qu'on a d'elle. Ainsi, quand on s'arrête pour notre troisième ravitaillement essence, du côté de Lyon, je commence à avoir des douleurs dans l'épaule à force de m'escrimer sur les gaz. Micou, qui m'accompagne, a fait la même constatation lorsqu'il

était aux commandes de l'italienne lors du plein précédent. Mais on tombe d'accord pour reconnaître qu'à part ça, la Guzzi est franchement sympa. On roule naturellement entre 160 et 180 compteur, soit entre 5 300 et 6 000. Malgré son relatif manque de kilomètres, le gros twin semble ronronner d'aise. A ces régimes, il vibre encore un peu mais de façon très supportable, ce qui n'est pas le cas vers 4 000 (environ 120 km/h) où les vibrations sont très perceptibles dans les gui-

rons et les repose-pied. La position de conduite, sportive comme on le devine, est bien adaptée au roulage rapide. Les bracelets bas et la selle plutôt haute se révéleront en revanche plus fatigants en ville et sur les routes très viroleuses des Cévennes. Mais plutôt moins que sur la Kawa ZXR 750 qui nous accompagne pour ce voyage vers Lédénon.

Ces premiers 500 kilomètres d'autoroute ont mis en évidence l'excellente stabilité de la 1100 Sport et la précision de son



carénage, forme de la selle) permettent de la différencier de la 1000 Daytona et lui confèrent une touche plus agressive.



(batteries, bonbonne de l'amortisseur, etc.). Différence par rapport à la 1000, les disques de frein avant sont passés à 320 mm de diamètre.

e de la Guzzi

train avant dans les courbes rapides. Les enfilades du Morvan ont été avalées sous un déluge sans rendre la main, grâce à la rigidité du châssis ainsi qu'à l'adhérence des Michelin Hi Sport. Bonne rouлеuse, la Guzzi trace sa route sans faiblir avec pour seule exigence de s'arrêter tous les 200 km environ pour ravitailler, si l'on roule comme nous l'avons fait entre 5 500 et 6 000 tr/mn. La conso s'établit en effet entre 7,5 et 8 litres aux cents pour une contenance ►



Cent pour cent pur blues un rayon de soleil, une belle enfilade dégagée et il vous remonte des souvenirs de la grande époque des 24 Heures de Barcelone.

Essai Moto Guzzi 1100 Sport

effective du réservoir d'à peine 18 litres, comme nous le découvrons après une panne sèche à l'entrée d'Alès.

Allonge et personnalité

Si on se fie aux sensations qui remontent de la poignée de gaz, le moteur semble bien brave, mais pas très excitant. Il a pas mal d'inertie, s'avère très

Technique

Techniquement, la 1100 Sport est très proche de la 1000 Daytona que nous avons essayée dans le numéro 1068. Elle s'en différencie essentiellement par la cylindrée, obtenue par l'accroissement de l'alésage et de la course, l'abandon des culasses quatre soupapes pour des modèles à deux soupapes seulement et le retour aux carburateurs classiques en place de l'injection électronique. On a profité de ce qu'il fallait réaliser un vilebrequin spécifique (allongement de la course oblige) pour travailler sur le poids de l'équipage mobile. Le vile et le volant d'inertie ont été allégés et les nouveaux pistons forgés pèsent moins lourd que ceux de la 1000. En ce qui concerne l'alimentation, on trouve deux gros Dell Orto de 40 mm qui puisent leur air dans un tout nouveau boîtier, alimenté par les ouïes ménagées de chaque côté du carénage. C'est, semble-t-il, le domaine qui a posé le plus de problèmes de mise au point aux techniciens. Il est difficile en effet de nourrir correctement, à tous les régimes, des moteurs ayant une telle cylindrée unitaire avec des carbus classiques. Mais l'injection reste un système coûteux et une bonne partie de la différence de prix entre la Daytona et la 1100 se situe à ce niveau. Du dispositif Marelli de la Daytona, la 1100 a toutefois conservé l'allumage digital Digiplex.

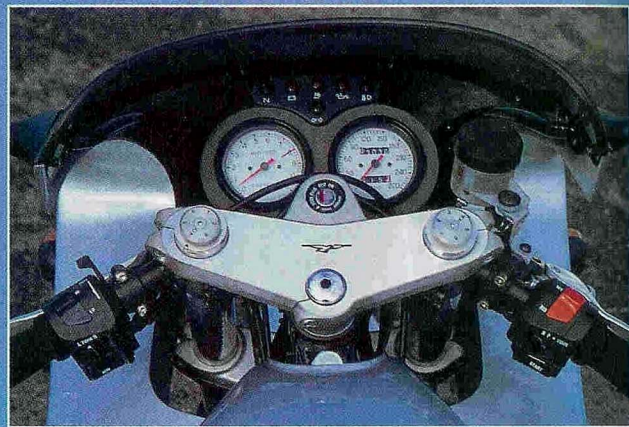
La partie-cycle est quasiment identique à celle de la Daytona. On retrouve le cadre au chrome molybdène, constitué d'une poutre supérieure rectangulaire et de platines latérales en alu qui supportent le bras oscillant et les attaches postérieures de la mécanique. Le bras présente une structure originale, formée de tubes carrés et ovoïdes alors que son dessin, associé à la double articulation de l'arbre de transmission, a pour but de limiter au maximum les effets de cardan sur la suspension. Différence par rapport à la Daytona, les disques de frein avant ont un diamètre de 320 mm au lieu de 300. Dernier point, la 1100 est donnée par l'usine pour 6 kilos de moins.

creux en dessous de 3 000 tr/mn, au point d'être quasi incapable de reprendre dans cette zone lorsqu'on est sur un rapport élevé. La Daytona était à la fois plus souple et mieux remplie dans cette partie basse de la plage d'utilisation. Pour couronner le tout, la sélection est lente avec une course importante et la démultiplication finale très longue ne fait qu'aggraver l'impression de paresse qui se dégage quand on en reste au premier tour de poignée. Mais quand, poussé par la curiosité, on se décide à vaincre la résistance des ressorts de carbus, on s'aperçoit que le V twin a de la patate et une belle allonge. C'est une vraie découverte, qui change la vision qu'on a de la 1100 Sport. Ce n'est pas qu'une belle gueule, elle a du répondant. Bon, s'agit pas non plus de délirer. Un gros V twin avec des volants moteur de loco, ça n'arrache pas les bras, ça se contente de pousser. Si vous vous retrouvez à un feu rouge à côté d'une GSXR 1100, regardez en l'air, faites semblant de ne pas l'avoir vue. Si vous cherchez la bagarre sur un 200 m départ-arrêté, vous allez vous faire enfumer. Dans une enfilade de courbes rapides en revanche, la partie n'est pas jouée. Entre 4 500 et 7 000 tours, le gros bi emmène superbement et si le profil de la route n'impose pas de ruptures de rythme trop brutales ni de trop fréquents changements de vitesses, la 1100 Sport devient carrément réjouissante. Utilisé dans les tours, le twin est plus vif, répond mieux.

Quant au châssis, il met en évidence ses qualités de stabilité, la bonne précision du train avant, deux points forts auxquels ils convient d'associer les suspensions. Celles-ci fournissent un très bon travail et offrent un judicieux compromis entre confort et tenue de route. D'une consistance relativement ferme, elles filtrent les petits chocs, encaissent très bien les grosses déformations sans jamais taper. Grâce à quoi le pilote n'est pas trop chahuté et peut continuer à se faire plaisir même lorsque le revêtement n'est pas du billard. Autre mérite d'une bonne définition des suspensions mais aussi d'un empattement très important, la Guzzi garde une attitude très constante, tant au freinage où elle plonge modérément, qu'à l'accélération où elle s'appuie

à peine sur sa roue arrière. Il en résulte une grande continuité dans l'enchaînement des différentes phases de conduite, à l'approche d'un virage par exemple. Cependant, la 1100 Sport exige un minimum d'espace pour s'exprimer. De par sa géométrie, ses dimensions mais aussi le tempérament de son moteur et les caractéristiques de sa transmission, c'est une moto qui se sent à l'étroit dans les passages tortueux. Sans oublier que dans ces circonstances, la poignée de

gaz affecte considérablement la conduite. Sur la route qui va de la Grand Combe à Langogne en passant par Genolhac et Villefort, on regrette de ne pouvoir fouetter les gaz pour sortir comme on voudrait des virages serrés et accompagner le rétrogradage des vitesses à l'approche d'une épingle. Tolérant, le cardan encaisse plutôt bien et reste discret mais il faut quand même éviter de remplir trois rapports d'un coup et de balancer la moto sur l'angle dans la foulée. La Guzzi n'est ▶



Bravo pour
su conférer
avec autant

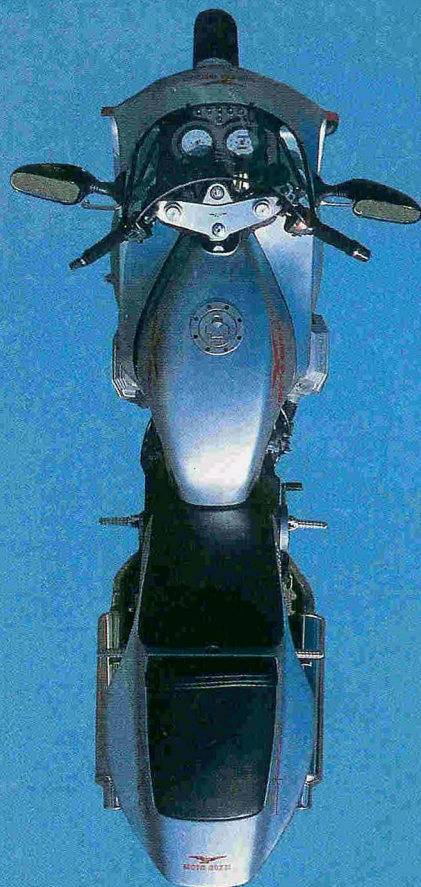
Tableau de bord à l'italienne le compteur est très précis même à l'approche du maxi. Le compte-tours, de diamètre identique, comporte une zone rouge matérialisée par un simple trait sur le huit de 8 000 tours. les instruments sont parfaitement lisibles de jour comme de nuit. Au-dessus, la batterie de témoins lumineux, qu'en position normale on ne voit pas ou mal, est masquée par le bord de la bulle. Le té de fourche est joliment fini avec l'embème de la marque gravé en relief. Sur le sommet des tubes de fourche, les vis de réglage hydraulique avec la compression à gauche et la détente à droite.



le coup de crayon qui a à la Guzzi une ligne aussi réussie, de personnalité.

Conso

Réservoir	19 l
Réserve	3 l
Litres au 100 km	
Mini	6
Maxi	10,5
Moyenne	7,7
Autonomie moyenne avant réserve	180 km



Performances

Vitesse maxi	Compteur Réelle	232 km/h à 8 250 tr/mn
		226 km/h

Accélérations (seconde - km/h)

200 m DA	8"0	153 km/h
400 m DA	13"3	191 km/h
1000 m DA	29"3	222 km/h

Reprise (seconde - mètre) en 5^e

60 à 90 km/h	4"8	97 m
90 à 130 km/h	5"0	151 m

Étalonnage compteur

50 km/h	50 km/h
90 km/h	88 km/h
130 km/h	126 km/h
160 km/h	154 km/h
200 km/h	192 km/h

Revue de détails

Antivol verrouillage de direction (braquée à gauche) au contacteur.

Avertisseur klaxon assez puissant, commande d'appel de phare juste sous l'index.

Bagages problème: Absolument rien de prévu pour accrocher des sandows et les flancs de selle risqueraient de souffrir de l'utilisation de tendeurs ou de filets.

Béquille latérale unique, qui se replie toute seule et il faut descendre de moto pour la déplier.

Commodos ils sont au standard actuel.

Eclairage correct mais pas exceptionnel.

Essence pas de robinet, un témoin au tableau de bord indique quand ravitailler. Annoncé pour 19 litres, le réservoir de notre moto en contenait à peine 18.

Huile orifice de remplissage sur le carter droit et jauge en plastique, solidaire du bouchon, difficile à lire.

Leviers le frein dispose d'une molette de réglage d'éloignement, alors qu'on peut seulement intervenir sur la garde de l'embrayage.

Poignée de gaz sa dureté est épouvantable et son tirage nécessite de s'y reprendre à deux

voire trois fois pour ouvrir en grand.

Ralenti stable, heureusement car il n'est pas facile d'équilibrer le régime de chaque cylindre sans appareillage particulier.

Rétroviseurs jolis mais on n'y voit pas grand-chose, comme sur la plupart des sportives.

Starter manette accessible et précise située au guidon.

Suspensions six réglages en compression comme en détente sur la fourche. Réglages de précharge du ressort et de l'hydraulique en enfoncement (7 positions) comme en détente (11 positions) pour l'arrière.

Moto Guzzi 1100 Sport

A RETENIR

● Avec la 1100 Sport, Moto Guzzi reste fidèle aux recettes qui lui avaient si bien réussi à l'époque de la 750 Sport et de la 850 Le Mans. Autour d'une mécanique dont la base est connue de longue date, Guzzi a construit une moto sportive sans concession, à la personnalité forte.

● Guère agile, elle est peu à l'aise en ville et sur routes très sinueuses, mais sa stabilité à haute vitesse est sans histoire, sa précision sur la trajectoire impeccable. Les suspensions proposent un excellent compromis confort-tenue de route.

● Bâtie sur la même architecture que la 1000 Daytona, la 1100 Sport a délaissé l'injection et les culasses huit soupapes. Cela lui permet de descendre à un prix de 69 900 F qui la met à égalité avec de nombreuses sportives japonaises.



◆ Esthétique

Mariage superbe d'un habillage moderne et d'une mécanique un brin rétro, la 1100 Sport a beaucoup de race et d'originalité

◆ Moteur

Malgré son cruel manque de ressort sous 3 000 tours, il est suffisamment puissant, coupleux à mi-régime, avec de l'allonge et de la personnalité.

◆ Comportement

Si elle manque d'agilité, la partie-cycle est par contre très sûre et d'une réelle efficacité à haute vitesse.



◆ Poignée de gaz

Dure, avec un tirage trop long, c'est une véritable calamité.

◆ Sélection

Elle est lente et la pédale a une course très longue. Sinon, la précision est plutôt bonne.

◆ Moteur

Creux en bas et avec une démultiplication trop longue, il est peu exploitable sous 3 000 tours.

◆ Détails pratiques

Béquille peu sûre et délicate à utiliser, transport des bagages quasi impossible, témoins au tableau de bord peu visibles.

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Marque	Moto Guzzi
Modèle	1100 Sport
Prix clefs en main	69 900 F
Coloris	gris métal, rouge ou noir
Disponibilité	immédiate
Garantie	1 an pièces et M.O. kilométrage illimité
Importateur	SDM 32, rue Paul Eluard 93200 Saint Denis Tél. : (1) 48 13 05 05

FICHE TECHNIQUE

Marque	Moto Guzzi
Modèle	1100 Sport
Moteur	
Type	bicylindre en V à 90°, transversal, 4-temps, refroidis par air
Embiellage	vilebrequin monobloc tournant sur deux paliers, bielles à chapeaux tournant sur le même maneton
Distribution	culbutée, 2 soupapes par cylindre
Cylindrée	1 064 cm³
Alésage x course	92 x 80 mm
Rapport volumétrique	10,5 à 1
Puissance maxi	90 ch à 7 800 tr/mn
Couple maxi	9,9 mkg à 6 000 tr/mn
Alimentation	2 carburateurs Dell'Orto, Ø 40 mm à pompe de reprise
Lubrification	graisage à engrenages
Mise en route	kick primaire
Transmissions	
Primaire	engrenages à taille droite, rapport 1,35
Embrayage	bidisque à sec, commande par câble
Boîte de vitesses	5 rapports
1 ^{re}	1,81 40 %
2 ^e	1,25 58 %
3 ^e	1 73 %
4 ^e	0,83 88 %
5 ^e	0,730 100 %
Transmission secondaire	par arbre et double joint à cardan articulé, rapport 4,13
Équipement électrique	
Générateur	alternateur 350 W
Batterie	12 v 18 Ah
Allumage	électronique digital Marelli
Eclairage	iode 60/55 W
Partie-cycle	
Carrosserie	carénage tête de fourche, selle biplace
Cadre	en acier, poutre supérieure de section rectangulaire et double berceau interrompu, moteur suspendu
Angle de colonne/chasse	64°/90 mm
Suspension avant	fourche télehydraulique, Ø 41 mm, réglable en compression et détente, débattement 130 mm
Suspension arrière	bras oscillant tubulaire, combiné unique monté en Cantilever, réglable en précontrainte de ressort, compression et détente, débattement 120 mm
Frein avant	double disque flottant, Ø 320 mm, étriers à 4 pistons opposés
Frein arrière	1 disque Ø 260 mm, étrier 2 pistons
Roues	en alliage, 3,5 x 17" AV ; 4,5 x 18" AR
Pneus	120/70 V17 AV ; 160/60 V18 AR

Capacités

Essence	19 litres dont 3 de réserve
Huile moteur	3 litres lorsqu'on change de filtre

Dimensionset poids

Dimensions hors tout	L=2 130 x l=830 x 1 000 mm
Hauteur de selle	810 mm
Empattement	1 495 mm
Garde au sol	nc
Poids à sec (usine)	200 kg
Poids avec pleins (MJ)	232 kg
Répartition de ce poids	46 % AV ; 54 % AR

► pas faite pour l'attaque débridée, les prises de trajectoires violentes et les balancés énergiques. Le freinage, puissant et progressif, occasionne un raidissement sensible de l'avant lorsqu'on prend le levier sur l'angle. Bref, c'est une machine qui gagne en efficacité lorsqu'on enrôle et qu'on peut anticiper sa conduite. Et c'est justement là qu'une commande de gaz très douce, avec un tirage quart de tour serait la bienvenue. On rêverait d'être ainsi en prise directe avec ce moteur qui ne demande qu'à respirer à conduits grand ouverts.

Authentique et racée

Cela étant, la traversée des Cévennes par une journée ensoleillée d'automne au guidon de la Guz réserve de bons moments. Franche, ignorant les guidonnages, capable de rouler vite lorsque le profil lui convient et sachant se contenter d'une conduite assez intuitive même quand la route lui plaît moins, la 1100 Sport réussit à faire apprécier sa personnalité au fur et à mesure que les kilomètres s'additionnent. C'est une moto totalement originale, qu'on a du mal à comparer à aucune autre parce que profondément ancrée dans une tradition qui ramène loin en arrière. A une époque où les sportives destinées à la route n'essayaient pas de ressembler aux motos de course, mais cherchaient à imposer une personnalité et une manière de vivre. Le parallèle avec les Ducati est tentant, mais ne mène pas loin. S'ils ont conservé l'essentiel de l'esprit maison d'autrefois, les twins de Bologne ont suivi l'évolution dictée par le courant Replica, qui fait de l'efficacité pure un but à atteindre. Pas pour la Guzzi, toute entière bâtie autour d'une mécanique qui en fige le caractère comme la philosophie, de façon irrémédiable. En dépit des améliorations et des évolutions apportées en vingt ans, elle apparaît comme le prolongement des V7 Sport et 850 Le Mans des seventies dans le respect de la tradition maison. A l'heure où certains ressentent une forme de lassitude à l'égard des motos sans personnalité, la 1100 Sport brandit son authenticité avec fierté, et son absence de concession lui donne un cachet inimitable. Très séduisant, mais la poignée de gaz... ■