

1100 SPORT CARBU - MOTO JOURNAL - 24 NOVEMBRE 1994

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 Éric 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'égale que sa dureté. Il faut s'y reprendre à deux fois et avoir une poigne d'étrangleur pour emmener les boisseaux d'une 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 carbus 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 boisseaux, 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 symp. 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 guidons et les repose-pieds. 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 Lédénou.

Ces premiers 500 kilomètres d'autoroute ont mis en évidence l'excellente stabilité de la 1100 Sport et la précision de son 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 rouleuse, 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 effective du réservoir d'à peine 18 litres, comme nous le découvrirons 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 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 il 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 rempiler trois rapports d'un coup et de balancer la moto sur l'angle dans la foulée. La Guzzi n'est 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 enroule 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 plait 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. À 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 ...