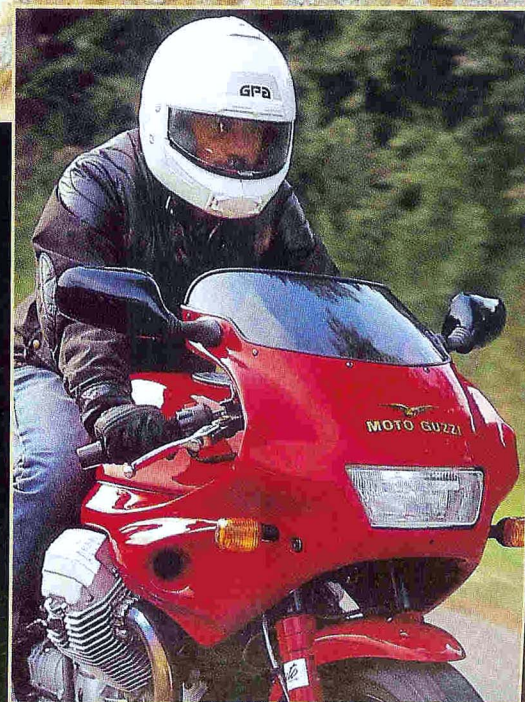
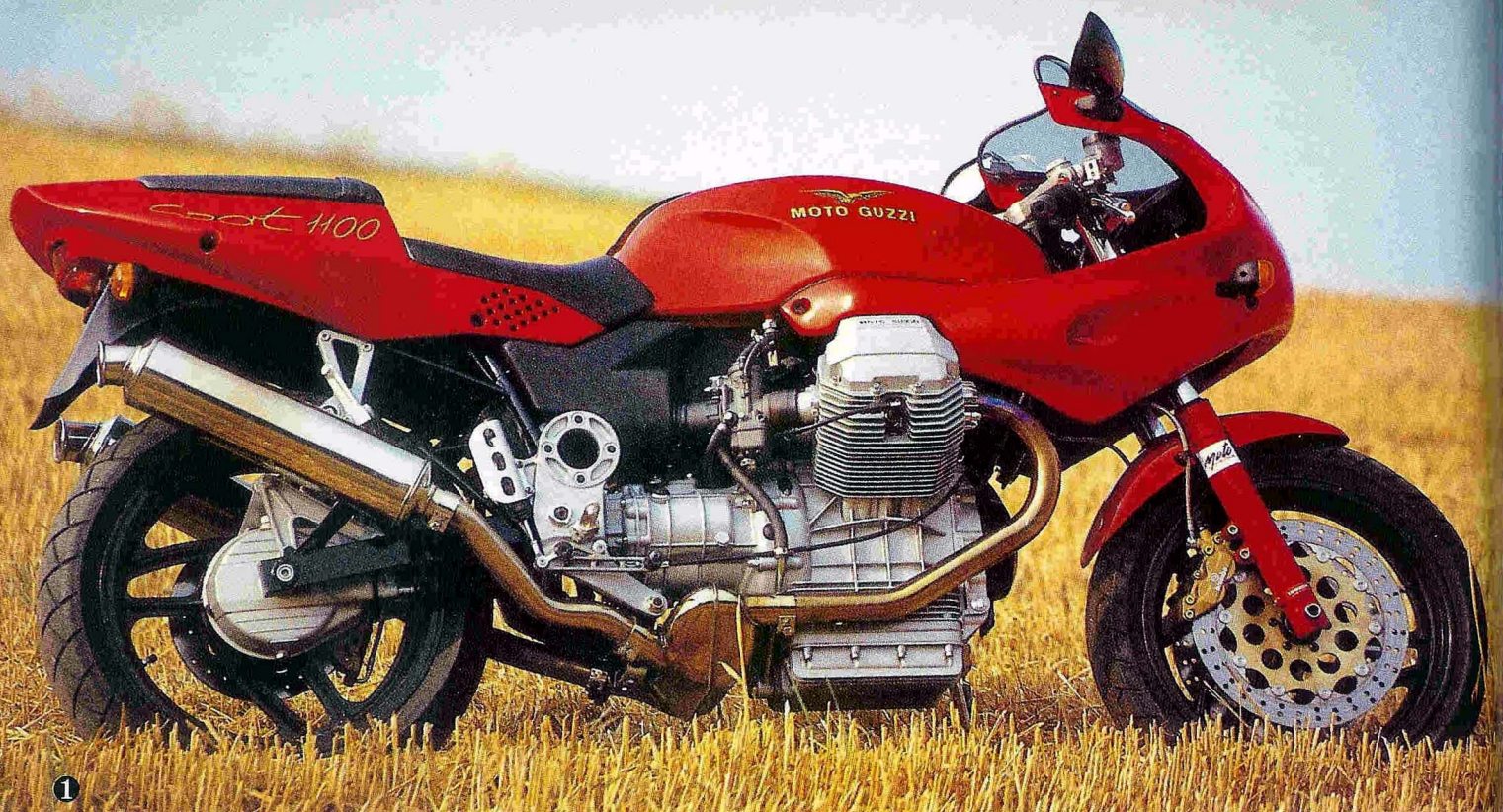


GUZZI
1100 SPORT
Evolution ou révolution ?



**Héritière de la lignée V7 Sport puis Le Mans ,
la Guzzi 1100 Sport, avec la même base méca-
nique dans une nouvelle partie-cycle, s'inscrit
directement dans la grande tradition du bicy-
lindre en V. Avec elle, à vous les grands
espaces et les petites arsouilles entre copains.**





1

Ayant usé deux Guzzi V7 Sport dans ma folle jeunesse et en gardant un très fort souvenir, j'ai sauté sur l'occasion d'essayer la nouvelle 1100 Sport, en profitant de la Le Mans III de mon ami André Artero pour faire un parallèle avec l'ancienne gamme "Sport" de chez Guzzi. Comme avec toute moto, le premier contact est visuel, une première impression

C'est clair, on en a pour son argent

souvent prépondérante dans les relations sensuelles que l'on noue avec sa bécane. D'entrée, la 1100 Sport marque des points face à la concurrence, mariant à merveille le classicisme avec une certaine modernité. Je trouve la ligne superbe même si la selle façon soucoupe volante en fait "un peu trop" à mon goût... mais je vous laisse le soin d'apprécier. Ce qui n'est pas discutable par contre est la recherche de qualité dans le choix des équipements, qu'on en juge : fourche Marzocchi M1R à l'avant, amortisseur White Power à l'arrière, double-disque Brembo de 320 mm de diamètre et étriers quatre

pistons, durits aviation, échappement complet "inox", tout est soigné sur cette machine, jusqu'aux magnifiques commandes aux pieds entièrement montées sur rotules Unibal. C'est clair, on en a pour son argent.

La technique

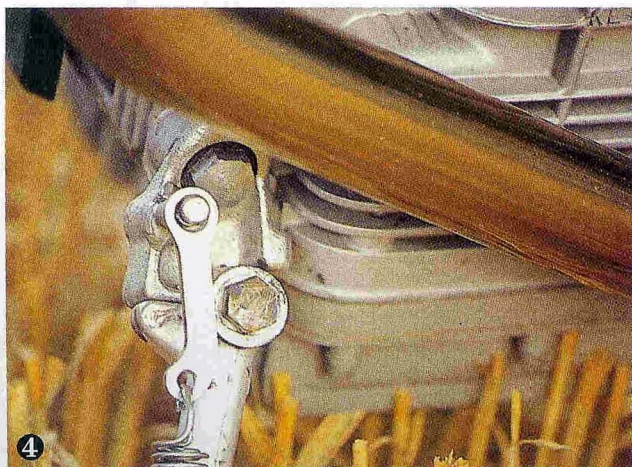
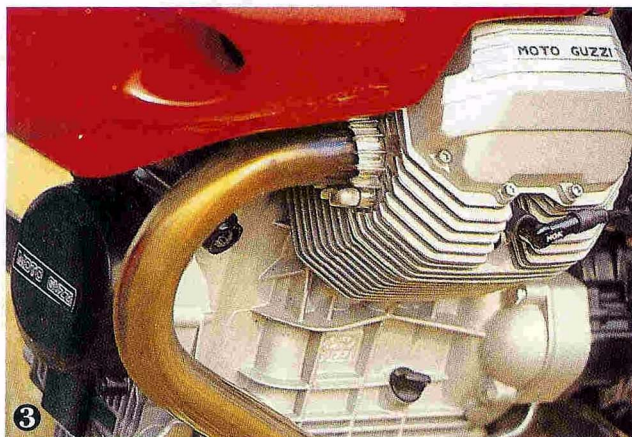
L'architecture générale du bicylindre en V est toujours identique au modèle original de la V7, puis de la V7 Sport de 1972, l'alésage passant de 80 mm pour la 700 à 82,5 pour les 750, 83 pour les 850, 88 pour les 1000 et enfin 92 mm pour la 1100 de l'essai, la course ayant été successivement de 70 mm pour les 700 et 750, 78 pour les 850 et 1000 et 80 mm pour la 1100. Les cylindres initialement en aluminium chromé dur sur les 750 sont devenus chemisés pour les 850 Le Mans, puis en alu traité Nigusil à partir de la Le Mans III.

❶ La 1100 Sport offre l'esprit traditionnel Guzzi dans une robe qui mélange à merveille modernisme et classicisme.

❷ Le dossier de selle peut paraître trop "exubérant", c'est la seule fausse note.

❸ Le moteur est toujours le "bon vieux culbuté" à deux soupapes.

❹ L'unique béquille est fixée directement sur le carter moteur : aïe !



3

4

Les spécificités de la 1100 Sport par rapport à la gamme précédente sont le vilebrequin et le volant moteur allégés, les bielles polies et les pistons forgés. L'embrayage reste un bidisque à sec et la boîte de vitesses est toujours à cinq rapports. La transmission finale est bien entendu confiée à un cardan. Les particularités, ici, résident dans le fait que l'arbre et les deux noix de cardans travaillent à l'air libre et que l'ensemble transmission est articulé par rapport au bras oscillant, permettant d'annuler l'effet de cabrage inhérent à ce mode de transmission. Concernant la partie-cycle, la grande innovation est le cadre qui reprend le dessin de celui de la 1100 Daytona, abandonnant celui dessiné par Lino Tonti, qui a fait figure d'exemple pendant plus de 20 ans : le grand Mike Hailwood lui-même en avait fait une référence. Le nouveau cadre est constitué d'une grosse poutre de section carrée passant entre les cylindres, soudée à un gros tube rond transversal supportant les platines arrière — assez moches d'ailleurs. Ce tube porte le bras oscillant, la boîte de vitesses et les commandes aux pieds. Le bras oscillant acier, de section rectangulaire, est doté d'un arceau supérieur permettant l'ancrage de l'amortisseur central selon le principe

L'inflation permanente des dimensions des pneus provient de l'augmentation très forte de la puissance des machines de Grand Prix, quasiment 100 chevaux pour une 250, presque le double pour les 500. Le seul but d'augmenter les largeurs des pneus était de leur permettre d'atteindre la fin de la course ! Sur une machine de tourisme, les paramètres sont très différents puisque les grosses cylindrées atteignent péniblement les rapports poids-puissance des 125 de Grand Prix. Bien sûr, leur poids

GROS PNEUS, POUR QUOI FAIRE ?

est très supérieur mais la gomme est aussi beaucoup plus dure pour un pneu même très sport comme l'excellent TX Michelin qui équipe d'origine la 1100 Sport. Alors, pourquoi monter des gros pneus ? D'abord parce que c'est la mode et que le but du constructeur est de vendre sa moto ! Il est clair qu'aujourd'hui le motard veut s'identifier aux pilotes de Grand Prix. Autre raison, l'offre des manufacturiers de pneus est réduite pour les pneus hyper-sport.

"Cantilever". La géométrie d'ensemble reste très proche de celle de la Le Mans avec un empattement de 1475 mm pour 1470 à l'ancienne partie-cycle. Signalons tout de même 2° de moins de chasse mais une roue de 17 pouces à l'avant et des pneus de section plus importante, cédant en cela à la mode actuelle (voir encadré).

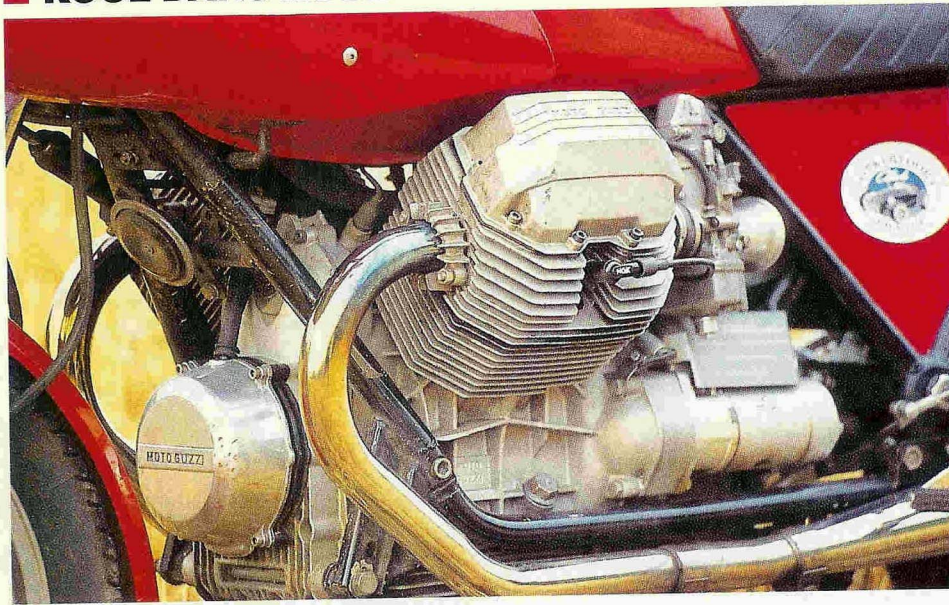
Position course

La première chose qui choquera les habitués de la marque est la hauteur de selle importante qui, liée à sa largeur tout aussi importante, n'autorise aux moins de 1,75 m qu'un seul pied au sol et les oblige à s'étirer de tout leur long pour attraper les bracelets : non seulement le réservoir est long comme un jour sans pain mais de plus les guidons sont très bas au dessous du té

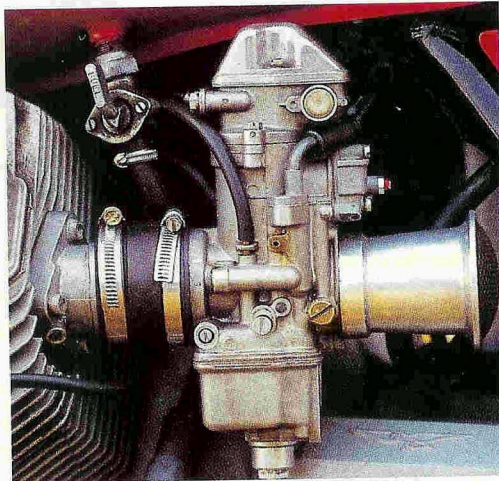
supérieur de fourche. Si la position est bonne pour rouler sur circuit — encore qu'un réservoir court eût été le bienvenu — elle est trop basculée sur l'avant pour rouler à faible vitesse... disons jusqu'à 150 à l'heure. Contact, démarreur sur le comodo droit et je pourrais démarrer... si ce n'était cette "fichue" béquille latérale (il n'y a pas de centrale) qui ne peut être manœuvrée qu'à côté de la moto tant sa position est très à l'avant, fixée sur le... carter moteur. Il faut noter que la Guzzi est normalement équipée d'un ressort qui rappelle automatiquement la béquille dès qu'on soulève la moto ; ce ressort a été supprimé par l'importateur sur la moto de l'essai. Tant que j'en suis aux choses qui fâchent, parlons de la poignée de gaz qui réunit tous les défauts

A 170 km/h, le moteur ronronne, il se repose





La Le Mans III était la première version à adopter les cylindres carrés toujours en vigueur sur la 1100 Sport, mais les Dell'Orto de 36 mm (à droite) sont aujourd'hui remplacés par des 40.



La conduite sportive est obligatoire !

La Le Mans d'André Artero a connu quelques modifications "dans l'esprit", même si le petit carénage de tête de fourche d'origine Ducati est un peu haut.

possibles : le tirage très long nécessite de s'y prendre à deux, voire trois fois pour mettre à fond, et en plus elle est très dure, rendant le dosage quasi impossible notamment lors de décélérations. ça peut paraître un détail, mais je peux vous dire que ça gâche vraiment le plaisir.

Conduite sportive !

Premier rapport long et grosse cylindrée unitaire ne favorisent pas les évolutions en dessous de 3 000 tours, il faut donc adopter une conduite sportive dès les premiers tours de roues et ne pas hésiter à faire cirer l'embrayage lors des départs aux feux rouges. Le terrain de prédilection des Guzzi Sport a toujours été la route rapide, la 1100 ne déroge pas à la règle et dès le cap des 120 à l'heure passé s'avère capable de rouler très vite en enroulant sur le couple. Le freinage est parfait, puissant à la demande mais jamais violent à l'attaque : plus on tire sur le levier (par ailleurs réglable en éloignement) et plus "ça" freine, c'est simple comme bonjour. A ce sujet, il faut noter l'abandon du freinage intégral pour un retour au système classique.

Le nouveau cadre vaut l'ancien en rigidité, celle-ci n'est jamais prise en défaut. La géométrie légèrement modifiée liée au montage des gros pneus et de la roue avant de 17 pouces génère une maniabilité supérieure à la Le Mans III qui nous sert de comparaison, par contre la mise en courbe est suivie d'une période d'hésitation sur l'angle, là où l'ancienne partie-cycle est impériale. Nous avons été plusieurs à noter cette imprécision à ce moment-là et Jacky Bergmann, concessionnaire Guzzi en Alsace et inconditionnel de longue date des Le Mans, ne voit qu'une explication à ce phénomène : «*La partie-cycle de la 1100 Sport est irréprochable, elle n'a rien à envier à celle des Le*

Mans. Par contre elle est très sensible à l'usure du pneu arrière. Dès 3 000 km il peut occasionner ce sentiment de flou.»





La référence selon Mike Hailwood

Cette explication est plausible, d'autant que notre pneu arrière affichait plus de 4 000 km. Elle nous permet également de dire qu'à 1 500 F le pneu il vaut mieux prévoir son budget en conséquence, ceci étant valable pour toute grosse cylindrée d'ailleurs.

Quoi qu'il en soit, la Guzzi est aussi stable qu'une sportive japonaise, mais sans en avoir la vivacité malgré tout. Elle est bien une Guzzi, tout à la fois sécurisante, un peu "camion"... et d'autant plus agile qu'elle roule vite, une moto sûre avec laquelle l'attaque reste un plaisir.

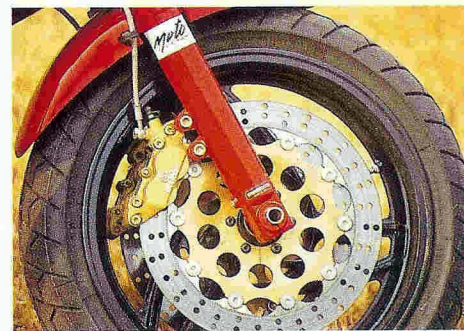
A peaufiner

Le moteur typiquement Guzzi possède une belle allonge mais reste en retrait à bas régime par rapport à un bon Ducati par exemple, et il est nécessaire d'enrouler entre 5 et 7 500 tr/mn. Là encore l'explication de Jacky Bergmann est cohérente : «*Pour satisfaire à certaines normes toujours plus draconiennes, la Guzzi a été bridée à l'admission et à l'échappement. Je vous assure qu'avec des gicleurs plus gros et un échappement adapté le moteur est très plein entre 3 et 8 000 tours, et non plus à partir de 5 000.*»

S'il est un point d'amélioration très net par rapport à la Le Mans, c'est bien la boîte de vitesses dont la précision est correcte même si le débrayement du sélecteur est encore un peu trop important : le moteur ne nécessitant pas un recours incessant à la boîte, celle-ci est bien adaptée. Pour l'anecdote, l'étagement est très proche de ce qu'était celui du V7 Sport avec environ 150 km/h à 5 000 tr/mn puis 180 à 6 000 et 210 à 7 000. Le seul



Atmosphère course au guidon de la 1100 Sport : cadrons sur fond blanc, zone rouge à 8 000 tours et compteur gradué jusqu'à 270 km/h !



Les freins Brembo Série Or avec étriers quatre-pistons sont remarquables de puissance et de progressivité.

La subjectivité entrant pour beaucoup dans les souvenirs, rien de mieux que la comparaison en temps réel entre deux générations de machines. J'ai donc profité d'une 850 Le Mans III pour rester objectif. Cette machine de 1984 a été (comme souvent les Guzzi, qui sont des machines d'amoureux fidèles) assez modifiée,

le plus visible étant le carénage de Ducati 900 SS ancienne version, la selle une place et demie, les pots Lafranconi, les commandes reculées "Krajka" et les amortisseurs Fournalès. Malgré sa faible cylindrée

(relativement à la 1100), elle fait preuve d'une santé étonnante procurant une belle poussée à l'accélération et se calant à 220 compteur assez facilement sur circuit. La partie-cycle très saine malgré (ou grâce) les pneus étroits lui confère une tenue de cap au-dessus de tout reproche, avec un confort assez spartiate tout

de même. Cette moto arrivée à maturité et bien équipée tient tête à notre 1100 Sport, certes pas encore libérée et qui ne demande qu'à être "façonnée" pour donner le meilleur d'elle-même.

LA LE MANS III DE L'ESSAI