

L'aigle veut son

Moto Guzzi peut enfin envisager son futur avec ambition. Et s'il faut se contenter pour l'instant d'améliorations apportées à des modèles existants, les progrès accomplis par la Daytona RS 1000 et la 1100 Sport Injection illustrent de l'avis d'Alan Cathcart les premiers effets positifs de la révolution qui remue l'usine de Mandello.

Par Alan Cathcart, traduction E. Maurice, photos K. Edge.

Si la 1100 Sport Iniezione peut apparaître comme une simple réactualisation du modèle existant grâce à l'apport de l'injection, la Daytona RS subit des changements plus profonds en adoptant le châssis et l'habillage de la Sport autour d'une version encore plus puissante du moteur à 8 soupapes. Bien que sa production ait été fixée à 300 exemplaires pour l'année 1996, la RS n'est pas une

série limitée mais bien un modèle normal qui se situe au sommet de la gamme Guzzi en attendant l'arrivée de la Superbike prévue juste pour la fin de ce millénaire. La production de la RS est censée s'accroître au fil des ans, au même titre que celle de tous les autres modèles de la marque.

Conçue comme un tout

Cette RS est une très bonne moto, sensiblement meilleure que toutes les Guzzi 8 soupapes

que j'ai essayées jusque-là. Elle donne le sentiment d'être bien construite, conçue comme un tout et non comme l'assemblage de pièces se retrouvant ensemble par hasard comme cela a pu être le cas pour bon nombre de Guzzi précédentes. On a avec la RS une bien meilleure impression de qualité, sans que cela n'entame sa personnalité unique de V twin à cardan qui demeure la première raison de rouler Guzzi. D'accord, elle n'est toujours pas

parfaite : le point mort reste aussi dur à dénicher qu'avant (et le témoin imbécile continue de vous mentir), la béquille à retour automatique est toujours aussi suicidaire et impossible à actionner sans descendre de la moto, la selle aussi dure au contact que la fibre de carbone dont elle est faite. Mais il s'agit de reproches presque mineurs, de petites tracasseries. Franchement, ce qui a été fait a permis de corriger les plus gros défauts de la Daytona



Daytona RS

Et reprendre vol



qui était demeurée inchangée depuis son apparition en 1992. Si De Tomaso (le précédent patron, Ndr) avait vraiment cherché à augmenter les ventes en améliorant le produit, il aurait fait procéder à ce genre de travail depuis longtemps. Mais bon...

Sur le plan technique, l'ingénieur Angelo Ferrari qui a mené les opérations, a augmenté le rapport volumétrique d'un point, le portant à 11 à 1. Il a également opté pour des pistons forgés plus

légers que les précédents. Les bielles sont des Carrillo américaines et l'on trouve côté distribution des arbres à cames plus méchants qui figuraient jusque-là parmi les coûteuses options du Guzzi "C" tuning kit. La cartographie de la nouvelle centrale 16 bits d'injection Weber-Marelli a été revue. Ces modifications se soldent par un gain de 7 chevaux, ce qui porte la puissance à 102 ch à la roue arrière à 8 400 tr/mn contre 8 000 précédemment.

Cependant, ce n'est pas cet accroissement de la puissance maxi que l'on enregistre en premier lieu, mais davantage le surcroît de pêche à bas régime. La réponse des papillons d'admission à l'action douce de la poignée de gaz est tranchante et immédiate. La RS reprend très proprement dès 2 000 tours si l'on n'ouvre que partiellement les gaz, et permet d'ouvrir en grand à 2 500 tr/mn sur le dernier rapport. Et à 3 000 tours, il pousse

carrément fort. Grâce au volant moteur allégé de 2,9 kilos déjà utilisé l'an dernier, auquel s'ajoute la réduction de poids obtenue sur les pistons et l'embiellage, plus la nouvelle cartographie de l'injection, la Daytona manifeste un évident plaisir à grimper dans les tours. Ce qui est une bonne chose, car avec les arbres à cames type "C", on remarque un palier dans la courbe de puissance juste après 5 000 tours qui n'existait pas ▶

Moto Guzzi 1000 Daytona RS

► auparavant. Le phénomène n'est pas assez brutal pour faire décrocher la roue arrière ou causer des problèmes à mi-régime, mais si vous roulez dans la circulation à disons 110 km/h, soit environ 4 000 tr/mn, et que vous désirez accélérer franchement, vous avez intérêt à rempiler un rapport pour vous retrouver à un régime plus élevé et ainsi bénéficier de plus de vigueur. Si le couple maxi de 9 mkg reste élevé dans l'absolu, il s'avère inférieur à ce qu'offrait la précédente Daytona (10 mkg) et plus tardif (6 600 tr/mn contre 6 000). Cela signifie qu'il faut recourir à la boîte cinq rapports plus souvent que par le passé. Une contrainte qui aurait engendré quantité de récriminations si l'ingénieur Ferrari n'avait considérablement amélioré le fonctionnement de la transmission, ainsi que son silence, grâce à une taille différente des pignons, à l'emploi de joints de cardan incorporant de la graisse et une modification du pont hypoïde situé dans la roue arrière. Les progrès sont évidents. Vous pouvez désormais monter les rapports à partir de la seconde sans utiliser l'embrayage, ce qui était exclu autrefois, et les rétrogradages en seconde sont beaucoup moins bruyants. L'embrayage a également gagné en douceur. Le progrès côté transmission est donc spectaculaire, cela malgré l'accroissement de la puissance à passer.

Tout White Power

Si l'on ajoute à ce qui vient d'être cité le montage d'un radiateur d'huile situé derrière la roue avant (et protégé des projections par un grillage), on a fait le tour des modifications touchant la mécanique. Mais le châssis de la Daytona RS est entièrement nouveau. Il reprend la géométrie du 1100 Sport ainsi que l'épine dorsale en tubes au chrome molybdène de section rectangulaire, mais il est plus étroit à l'arrière pour offrir une plus grande rigidité. Les platines latérales qui supportent l'axe de bras oscillant sont en fonderie ►

La 1000 Daytona gagne 7 chevaux et reprend l'ensemble partie-cycle/habillage de la 1100 Sport. Le résultat est tout à fait convaincant et agréable à conduire.



Les arguments pour combler ses a



Tableau de bord

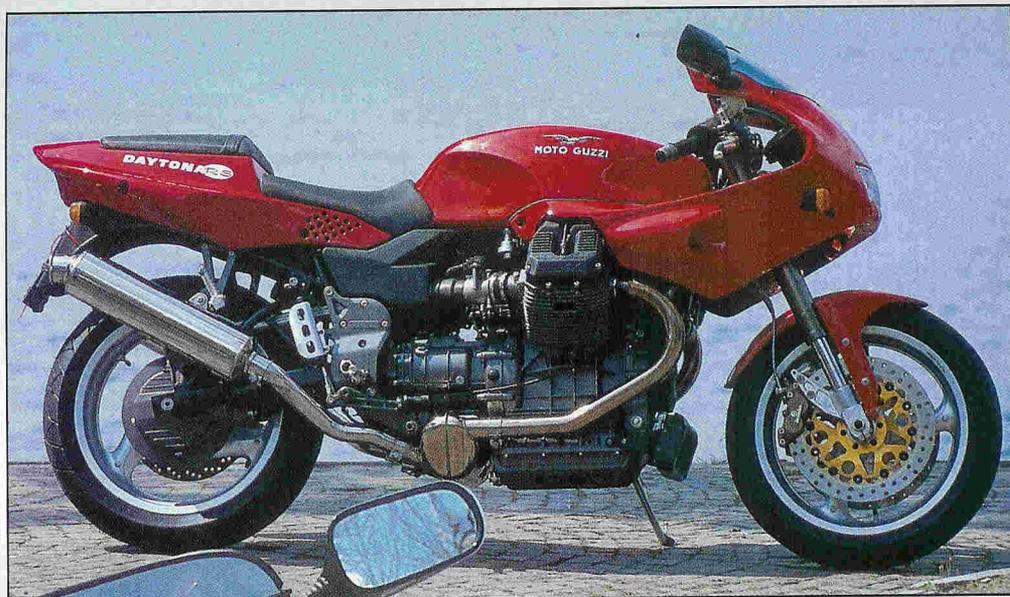
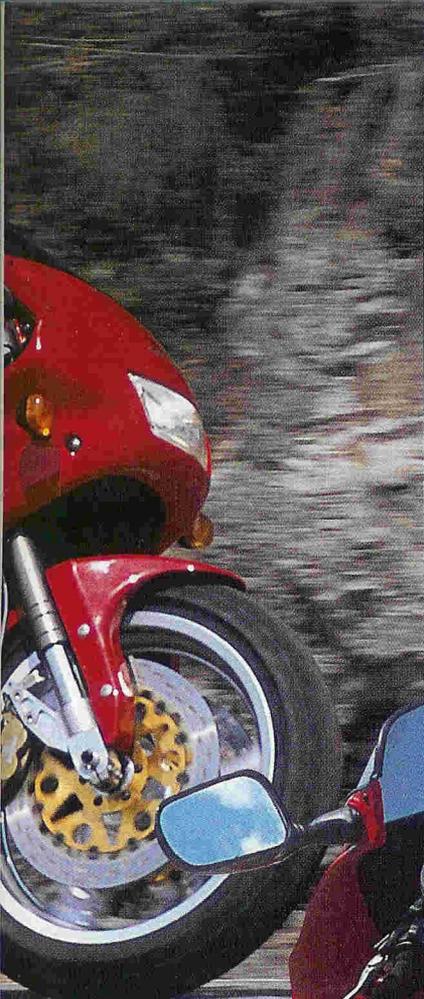
Sport, le tableau de bord comprend naturellement compteur et compte-tours (zone rouge à 8500 tours), plus une batterie de témoins lumineux. La bulle ne crée ni turbulences ni bruits aérodynamiques autour du casque du pilote.



Train avant

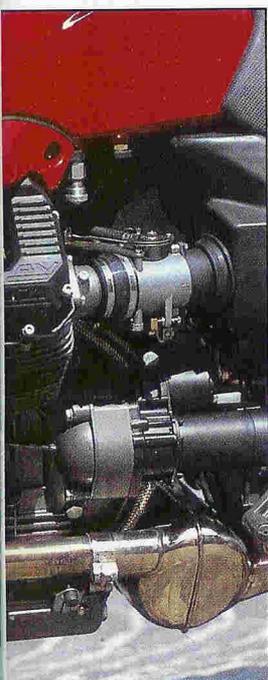
La fourche inversée White Power, réglable dans tous les sens, est d'excellente qualité et gomme parfaitement les défauts de la route. Le freinage, confié à Brembo avec des pincettes quatre pistons et des disques de 320 mm, est très bon.





Partie-cycle La Daytona RS est équipée en Michelin Hi Sport. Les suspensions, signées White Power, assurent un travail spectaculaire sur les bosses. De quoi offrir un confort très convenable, malgré une selle beaucoup trop dure.

meureux



Moteur
Dans la version qui anime la Daytona RS, le classique V twin possède une distribution en tête avec des culasses à 4 soupapes par cylindre. Annoncé à 102 chevaux, ce 992 cm³ montre plus de dispositions pour les hauts régimes que les autres versions du bicylindre. On remarque à l'avant du moteur le radiateur d'huile qui reste exposé aux chocs.



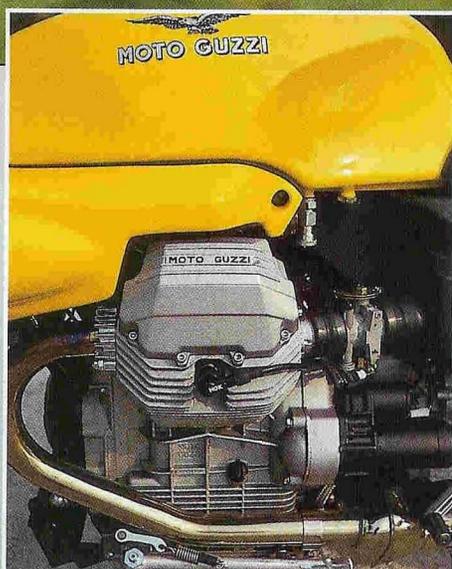
Enfin ! la 1100 Sport Iniezione

Si la Daytona RS a repris l'habillage et la partie-cycle de la 1100 Sport, cette dernière a emprunté à la 1000 son injection électronique. Mais sa fidélité à la distribution culbutée et aux culasses à deux soupapes lui permet d'être sensiblement moins chère.



Moto Guzzi a prévu d'étendre l'injection à toute sa gamme d'ici deux ans et dès l'an prochain, la 1100 Sport n'existera plus que dans cette unique version. Pour 1996, le modèle à carburateurs est maintenu, mais Guzzi a d'ores et déjà planifié la construction de 1 000 unités de 1100 S Iniezione. Après les quelques heures passées aux commandes de cette machine, je me demande vraiment pourquoi les dirigeants de l'usine ont attendu si longtemps. La Sport à injection représente un tel progrès par rapport à la version carbus qu'il faudrait vraiment être excentrique pour opter pour cette dernière, même s'il faut compter sur un surcoût de l'ordre de deux millions de lires (environ 6 000 F). Les bienfaits de l'injection ne se résument pas à une poignée de gaz plus douce. C'est la

conduite dans son ensemble qui y gagne, en agrément et en décontraction. Le V twin devient plus souple, reprend plus bas avec plus de franchise. Le système Weber-Marelli, identique à celui de la RS, a également permis de supprimer le trou qui affecte la version à carbus juste au-dessus de 3 000 tours et de faire disparaître la petite hésitation ressentie vers 4 500 tr/mn. La courbe de puissance est nettement plus progressive mais également plus vigoureuse de 2 500 à 8 000 tr/mn, début de la zone rouge. La puissance maxi atteint 90 ch à 7 800 tr/mn et le couple 9,7 mkg à 6 000. Le V twin de 1064 cm³ est moins prompt à grimper dans les tours que le RS, qui bénéficie d'une inertie moindre et d'une distribution à 4 soupapes par cylindre mieux adaptée à ce genre d'exercice. Mais si l'on retrouve le



Sur la 1100 Sport, le V twin reste fidèle à la distribution culbutée et aux deux soupapes par cylindre. Son tempérament est ainsi plus conforme à la tradition Guzzi, où la vigueur à mi-charge l'emporte sur les montées en régimes. Il ne développe que 90 ch, mais offre près de 10 mkg de couple à 6 000 tours seulement.

traditionnel côté tracteur des Guzzi, avec une courbe de couple très plate, on ressent beaucoup moins les vibrations, tremblements et trépidations qu'autrefois, alors que la vigueur entre 4 000 et 7 000 tours est toujours bien perceptible. La distribution est restée bruyante, et la boîte de vitesses de la moto essayée (la première sortie des chaînes) manquait manifestement de kilomètres. Bien qu'ayant bénéficié des mêmes améliorations que celle de la Daytona, elle était dure à actionner et le point mort impossible à trouver. A l'exception de la monte pneumatique (des Pirelli Dragon GT à la place des Michelin), la partie-cycle est la même sur les deux machines. La 1100 Sport sera disponible en jaune, noir ou rouge alors que la RS Daytona ne sera proposée qu'en rouge.

► d'alliage et non plus en acier. Le bras oscillant de la RS utilise des tubes ovales. La géométrie est inchangée avec un angle de colonne de 26° et un empattement de 1 475 mm, mais la fourche inversée White Power réglable en compression et détente est désormais un équipement d'origine. L'amortisseur White Power monté à l'arrière est plus court que celui qui équipait la Daytona jusque-là et il n'est plus nécessaire de démonter la selle pour accéder aux réglages. Si par hasard, vous le faites quand même, vous découvrirez que la RS bénéficie d'éléments de carrosserie à la finition

en net progrès, que la centrale électronique de l'injection a pris place sous la selle et que sous le dossier, on ne trouve plus qu'une seule batterie au lieu de deux. La RS adopte par ailleurs l'habillage de la 1100 Sport avec notamment le nez de carénage doté de deux entrées d'air alimentant le boîtier d'admission. La position de conduite s'en trouve elle aussi améliorée même si, avec un réservoir aussi long, la moto est plutôt destinée aux grands gabarits. Malgré tout, les genoux butent encore sur les couvre-culasse, expérience cuisante sauf sur le proto essayé qui était équipé d'éléments en com-

posite imperméables à la chaleur. Mais les modèles de série conserveront leurs couvercles en alu jusqu'à nouvel ordre. La RS paraît plus svelte et plus agile que la précédente Daytona. La position de conduite naturelle, avec juste ce qu'il faut de poids sur les bracelets pour ne pas risquer de fatiguer les avant-bras et les coudes, serait idéale pour les longues heures en selle si précisément cette dernière était à la hauteur. Un meilleur rembourrage serait le bienvenu et si le strapontin passager est acceptable pour se balader en duo sur les boulevards (mais pas plus), j'aurais préféré disposer d'un

petit dossier de mousse pour m'asseoir plus confortablement. La bulle possède l'inclinaison parfaite pour dévier la pression de l'air sur les épaules plutôt que sur le casque, ce qui réduit les turbulences ou les bruits aérodynamiques et fait de la RS une moto reposante à haute vitesse. En s'aplatissant derrière la bulle on soutient sans effort un bon 210 de croisière pendant des kilomètres. A cette vitesse, l'aiguille du gros compte-tours Veglia à fond blanc indique environ 7 500 tr/mn alors qu'à la limite de la zone rouge (8 500 tr/mn) on atteint 240 km/h au compteur. Certainement très esthétique