

NOUVEAUTÉ

GUZZI 1000 DAYTONA

LA GUZZI DE L'ESPOIR

Bien que confrontée à d'énormes problèmes de tous ordres, Moto Guzzi pense quand même à l'avenir. Tant mieux, cela nous permet de découvrir la version définitive de la 1000 Daytona, prometteuse et superbe.

Par Eric Maurice, photos C. Braglia.



Avec la 1000 Daytona, Guzzi a réussi une belle machine aux caractéristiques alléchantes. Cette moto pourrait être commercialisée en Italie avant la fin de l'année, à un prix d'environ 20 millions de lires.

Guzzi travaille depuis plus de deux ans sur cette 1000 Daytona, un V-twin sportif et moderne, qui est censé redorer le blason du constructeur de Mandello. On se souvient des premiers modèles, directement issus du prototype réalisé par le fameux Doctor John pour les épreuves de la Bataille des twins aux Etats-Unis. Une version routière fut présentée à Milan en 1989 avec un carénage intégral d'une esthétique quelconque. Aujourd'hui, Guzzi présente ce qui pourrait devenir la Daytona définitive. Une très belle moto, à la réalisation soignée et à la finition en sensible progrès.

95 chevaux et 240 km/h

Le coeur de la Daytona, c'est bien entendu le tout nouveau moteur qui, même s'il reprend l'architecture du V-twin face à la route chère à la marque, n'a plus grand chose à voir avec les productions précédentes. Le V à 90° adopte en effet une distribution à arbre à cames en tête entraîné par un système mixte pignons-courroie crantée et quatre soupapes par cylindre. Avec un rapport volumétrique de 10 à 1, l'adoption d'un allumage digital couplé à l'injection électronique sé-



Annoncée pour 95 chevaux et 205 kilos, la Le Mans devrait également profiter de son étroitesse en vitesse maxi.

quentielle type Alfa-n mise au point par Weber-Marelli, la puissance maxi atteint la valeur respectable de 95 chevaux à 8 000 tr/mn pour un couple de 10 mkg disponible dès 6000. Ces caractéristiques mécaniques associées au poids de 205 kilos à sec et à une aérodynamique étudiée dans la soufflerie maison permettent à l'usine d'annoncer une vitesse maxi de l'ordre de 240 km/h pour cette Daytona "Stradale".

Le prix de la rareté

Le cadre, constitué d'une grosse poutre supérieure en acier au chrome-molybdène, accueille le V-twin qui intervient dans la rigidité d'ensemble, ce qui a permis de se passer de berceaux inférieurs. La fourche est une Marzocchi téléhydraulique munie de tubes de 42 mm de diamètre alors qu'à l'arrière on découvre un système type Cantilever avec amortisseur Koni. Le freinage est assuré par une paire de disque flottants de 300 mm à l'avant et des étriers à quatre pistons. Enfin, la Guzzi est chaussée de Michelin radiaux dans les dimensions 120/70-17 à l'avant et 160/70-18 à l'arrière. La Daytona arbore par ailleurs des accessoires et une instrumentation en nette amélioration sur le plan de la qualité. La Daytona 1000 devrait trôner sur le stand Moto Guzzi au prochain salon de Milan qui ouvrira ses portes à la fin novembre et serait commercialisée à la fin de l'année à un prix proche des 20 millions de lires (soit environ 100 000 F). E.M.

Le carénage tête de fourche intègre une petite optique trapézoïdale qui participe à l'impression de finesse. Les flancs contourment soigneusement les couvre-culasses pour mieux laisser le moteur en évidence.





La Guzzi très spéciale de Docteur John a servi à développer et mettre au point la future Guzzi 4 soupapes de série. Construite sans vraiment se soucier du poids, la Guzzi ne pèse que 158 kg, ce qui contredit l'apparente impression de lourdeur. La suspension arrière est un Cantilever doublé d'un parallélogramme qui contrôle le mouvement du pont. L'arbre de transmission travaille à l'air libre.

Il était une fois un homme nommé Docteur John (Doc' John) qui exerçait brillamment la profession de dentiste. Mais tous les jours, alors qu'il réparait des plombages et extrayait des molaires, son esprit était ailleurs : il rêvait de l'instant qui marquerait la fin de son labeur quotidien, pour pouvoir s'enfermer dans son atelier où il s'amusait à gonfler des moteurs Harley-Davidson.

Naissance d'une passion

Un beau matin, il décida d'acheter une Guzzi, simplement parce qu'elle lui semblait propre. Il faut dire qu'avant de se lancer dans la médecine dentaire, le docteur de Philadelphie avait suivi une formation d'ingénieur en mécanique et qu'il ne pouvait pas rester insensible au look traditionnel et à la robustesse de la Guzzi.

Ensuite, il s'inscrivit au championnat d'endurance US en moyenne cylindrée qu'il gagna dès sa première participation avec un taux de réussite de 100 %.

L'année suivante, Doc' John ayant vendu son cabinet dentaire pour se consacrer exclusivement à la préparation et au pilotage de sa moto, gagna le treizième championnat d'endurance US devant une armada de quatre cylindres orientaux plus lents et plus gourmands que sa Guzzi, une combinaison fatale en endurance. Cela se passait en 1985.

Mais en 1986, c'est le drame. Doc' John ne participe à presque aucune épreuve et voit son compte en banque diminuer rapidement. Son problème majeur, c'est le manque d'épreuves outre-Atlantique convenant à ce genre de machine. Sans elles, pas moyen de se faire un nom.

C'est alors, qu'au bord de la ruine, Doc' John décide de se lancer dans un dernier pari désespéré. Il mise tout ce qui lui resta sur un aller simple pour l'Italie,

campe sur le pas de porte de l'hôtel particulier du patron de Moto-Guzzi, Alessandro de Tomaso... et la chance lui sourit.

Un vrai conte de fées

De Tomaso voit en Wittner l'homme qui peut aider à rajeunir l'image de marque quelque peu indigeste de Guzzi et pas seulement en montant des roues de seize pouces ou de l'équipement japonais sur les vieux V-Twins.

C'est ainsi que Doc' John resta l'hôte de Merlin l'enchanteur pendant deux semaines, dans son hôtel particulier de Modène, et rentre aux USA avec une boîte de cartes de visite l'identifiant comme le responsable du secteur recherche et développement de Moto-Guzzi pour l'Amérique du Nord, et assez d'argent pour construire la troisième génération de Guzzi de course dont il avait dressé les plans avant son départ pour l'Italie.

Le reste est de l'histoire ancienne : avec Doug Brauneck aux commandes la Guzzi de Doc' John remporte le titre pro-twin US en 1987 (anciennement B o T) mettant un terme à six années de domination Harley/Ducati. Cette Guzzi devient alors la plus célèbre moto de course que la marque ait construite depuis trois décennies, Moto-Guzzi ayant abandonné la compétition en grand prix depuis 1957.

Merlin l'enchanteur était enchanté. Maintenant, on pouvait confier à Doc' John un plus beau jouet et un budget augmenté en conséquence. C'est ainsi que Moto-Guzzi lui confia le prototype sur lequel elle travaillait depuis deux ans (le V-Twin huit soupapes simple arbre à cames en tête) pour qu'il construise un cadre autour de ce moteur et qu'il fasse évoluer l'ensemble jusqu'au stade de la commercialisation en le faisant courir aux USA en 1988.

Si ce n'est pas une histoire qui finit bien, je ne sais pas ce qu'il vous faut !

Le banc d'essai pour la série

Le fait que la Guzzi 8 V de Doc' John ait fini troisième à Daytona lors de sa première course, alors que ses roues n'avaient jamais tourné avant le deuxième jour

des essais et qu'elle était encore équipée du moteur prototype dans sa version route, tel qu'il était sorti de l'usine de Mandello, avec ses pistons moulés, ne fait que rendre l'histoire plus savoureuse.

Depuis, Wittner et Brauneck ont affronté les problèmes mineurs et habituels que pose l'évolution d'une nouvelle machine (mais après tout c'est justement pour les résoudre que Guzzi fait courir la 8 V). Doug qui pêchait par excès d'enthousiasme s'est pris quelques gamelles, mais maintenant, la moto est plus rapide et meilleure sous tous rapports que celle qui a gagné le championnat de l'année dernière. C'est du moins ce que dit Brauneck. C'est pour contrôler la réalité de cette affirmation que j'ai été invité en août dernier sur le circuit de Loudoun, sur lequel j'avais déjà eu l'occasion d'essayer les deux Guzzi deux soupapes culbutées de Doc' John. En vérité, c'était la première fois qu'un journaliste était autorisé à faire l'essai d'une machine qui deviendra très probablement le modèle de base de la marque. La première Guzzi à arbre à cames en tête qui ait été construite depuis plus de trente ans !

Ce rappel historique n'est pas sans intérêt, car le concepteur du Guzzi huit soupapes n'est autre que Umberto Todero, l'un des ingénieurs du célèbre team Guzzi des années cinquante, celui qui a remporté le championnat du monde 350 cm³ pendant cinq années consécutives.

C'est en 1986 que Todero a dessiné ce moteur, qui n'était à l'époque qu'un projet parmi d'autres chez Moto-Guzzi. Par la suite, au fil des essais au banc, il l'a amené à développer pas moins de 92 ch à 7400 tr/mn, pour 992 cm³ (90 x 78 mm), avec système d'échappement complet et filtre à air ! C'est cette version qui sera bientôt lancée sur le marché. C'est à peu de choses près ce même moteur qui a fini troisième à Daytona en 1988, Wittner ne lui ayant fait subir que des modifications de détail avant la course. La place de troisième est d'autant plus remarquable que la concurrence était féroce.

Depuis lors, Wittner et le département recherche et développement de Moto-Guzzi sont restés en étroite collaboration et ont revu entièrement le moteur. « Ces dix-huit derniers mois, notre collaboration avec Moto-Guzzi est devenue plus rapide et plus efficace — dit Doc' John —, c'est durant cette période que j'ai pris conscience de leur capacité de concepteur et de metteur au point, tant d'un prototype que d'une moto de série. Maintenant, quand je crée quelque chose pour la course, c'est toujours avec l'arrière-pensée que cette réalisation doit pouvoir être produite en série par Moto-Guzzi. C'est une restriction qui m'apporte beaucoup de joie, car elle signifie que toutes les modifications que j'apporte à la moto doivent être susceptibles d'équiper les Guzzi de route, ce qui veut dire en fait, que tous ceux qui comme moi sont des fans de Guzzi, sans oublier ceux qui le deviendront, bénéficieront directement des fruits de notre effort en compétition. C'est chouette ».

115 chevaux pour commencer

Aujourd'hui, Moto-Guzzi a décidé de lancer la commercialisation de ce V-Twin huit soupapes de

ESSAI MOTO-GUZZI 1000R/8V COMPETITION

1000 cm³. La version route sera dotée du cadre poutre dessiné par Wittner et de la suspension arrière cantilever équipant la moto de course. Quand elles arriveront, Ducati aura fort à craindre pour son titre de roi des twins, d'autant plus que Moto-Guzzi est en train de mettre au point son propre système d'injection électronique Weber/Marelli, qui équipera la DJR (Doc' John Réplica).

La Moto Guzzi Daytona 1000 R USA, pour lui donner son titre officiel et inélégant (qui ne sera probablement utilisé par personne !) est une moto importante à bien des égards !

Le moteur de Todero utilise les mêmes carters que les autres gros twins Guzzi. On y a simplement rajouté un peu de matière par soudage, entre le moulage et le traitement à chaud, pour pouvoir excentrer les points d'ancrage des goujons de cylindre sur lesquels viendront se fixer les nouvelles culasses de plus grandes dimensions. Pour arriver au moteur course courte de 95,25 x 70 mm (les mêmes cotes que la Guzzi championne de 1987) qui a équipé la moto après Daytona, Wittner a dû adapter un vilebrequin de 750 Sport, rééquilibré, pour être utilisé avec des bielles Carillo made in USA et des pistons siliconés à trois segments Ross. Ce montage a permis d'atteindre un taux de compression de 11,25 à 1 avec le super utilisé en compétition aux USA. D'après Wittner, il devrait améliorer sensiblement les performances du moteur en lui permettant d'atteindre les régimes élevés qu'autorise sa culasse quatre soupapes. L'ex-arbre à cames des moteurs culbutés est devenu un arbre qui commande le mouvement des arbres à cames par l'intermédiaire de deux courroies caoutchouc crantées Pirelli de 19 mm de large en passant sur l'avant du moteur, et de deux poulies montées en bout des arbres à cames logés dans la culasse.

Les cylindres sont de classiques Guzzi qui ont été revêtus pour l'occasion d'un surfacage spécial au chrome nikasil. Bien que le montage de couvre-culasses plus volumineux ait été rendu nécessaire pour abriter le nouveau mécanisme, la largeur du moteur reste raisonnable puisqu'il n'accuse que 40 mm de plus que l'ancien deux soupapes culbuté. Le poids, quant à lui, est en légère augmentation : le moteur huit soupapes pèse 5,5 kg de plus que la version culbutée. Mais si l'on compare les impressions ressenties en pilotant le huit soupapes et la moto précédente, équipée d'une partie-cycle quasi-identique, on doit admettre qu'on est loin de ressentir une augmentation du poids placée en haut. Au contraire, la nouvelle moto semble plus agile, plus facile à inscrire en courbe ou à balancer d'un côté sur l'autre, ce qui lui donne un avantage décisif sur un circuit aussi lent et tortueux que celui de Loudoun. La répartition des masses est de 55/45 sur cette moto qui est par ailleurs très compacte. Quand on la regarde sans carénage, on ne peut pas vraiment dire que le moteur ressemble à un simple arbre à cames en tête. On croirait plutôt voir un moteur de type Parilla ou BMW/Bristol. « Pas du tout ! », s'exclame Doc' John, j'admets que l'arbre à cames n'est pas vraiment apparent, mais il est cependant intégralement logé au dessus des chambres de combustion et il ne met en mouvement que des poussoirs, pas des culbuteurs. » OK. Je n'ai rien dit !



John Wittner (le brun à moustaches) et Doug Braunek posent fièrement à côté de la moto qu'ils ont conçue et finement mise au point.

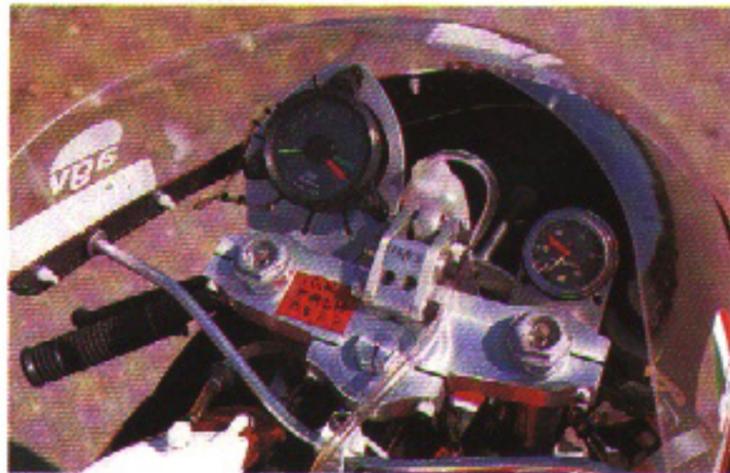
En effet, l'arbre à cames est placé du côté du conduit d'échappement, presque parallèlement aux tubes d'échappement. Grâce à ce montage ingénieux, Todero a pu limiter la hauteur du moteur. Chaque paire de soupapes est actionnée par un long basculeur, perpendiculaire à l'arbre à cames, mis en mouvement par l'intermédiaire de poussoirs aux extrémités arrondies. Les soupapes ont un angle de 44° et leur diamètre a été augmenté de 0,5 mm par rapport à celles qui équipaient le prototype d'usine original. Le diamètre des soupapes d'admission a donc été porté à 34 mm, alors que celui des soupapes d'échappement atteint maintenant 30 mm. Les carburateurs sont des Mikuni à guillotine de 41,5 mm, mais Wittner projette d'expérimenter des carburateurs de 45,5 mm dans un proche avenir. Depuis Daytona, le huit soupapes est équipé d'arbres à cames spéciaux que Wittner a mis au point en collaboration avec l'entreprise Crane Cams en Floride. Mais dès le lendemain de mon essai, Doc' John prévoyait de les remplacer par un nouveau jeu d'arbres à cames dont il attendait 800 tours supplémentaires et un gain de puissance.

« En vérité, dit-il, nous n'en sommes pas encore au stade des réglages de vitesse. Jusqu'à maintenant, nous nous sommes concentrés sur la fiabilité de cette machine qui semble être devenue l'une de ces bonnes vieilles Guzzi, fiables à mort et quasi-éternelles. Mais la nouvelle a beaucoup plus de punch et de chevaux que le vieux deux soupapes. Sans le cliquetis des culbuteurs, elle est également plus silencieuse. Aujourd'hui nous testons le premier équipement susceptible d'accroître la puissance du moteur : une paire de

mégaphones que Doug a soudés pour remplacer le 2 en 1 en titane réalisé par l'usine que nous avons utilisé jusqu'à maintenant. C'est cette méthode que Ducati a utilisée l'année dernière pour augmenter la puissance à haut régime de leur huit soupapes. Nous espérons qu'elle nous réussira aussi bien ! »

L'allumage est confié à un bloc électronique Dyna S/Raceco. Les tours supplémentaires attendus par Doc' John viendront-ils ? Peut-être les nouveaux arbres à cames Crane feront-ils la différence, mais pour l'instant on ne peut que constater que la Guzzi rechigne à prendre les 10 000 tours de régime est théoriquement capable. Aujourd'hui, les moyens régimes sont son point fort. Le moteur commence à

Le poste de pilotage avec le gros compte-tours (zone rouge à 10 000), le mano de pression d'huile et l'ancrage supérieur de l'amortisseur sur le té de fourche.



respirer à partir de 5200 tr/mn et grimpe avec beaucoup d'allégresse jusqu'à un peu plus de 9000. Avec ses arbres à cames actuels, la Guzzi délivre son couple maximum dès 7300 tr/mn, mais dépassé 9000 elle s'essouffie. En clair, cela veut dire que l'avantage retiré de l'utilisation de quatre soupapes par cylindre n'est pas encore aussi grand qu'il devrait l'être ou qu'il le sera.

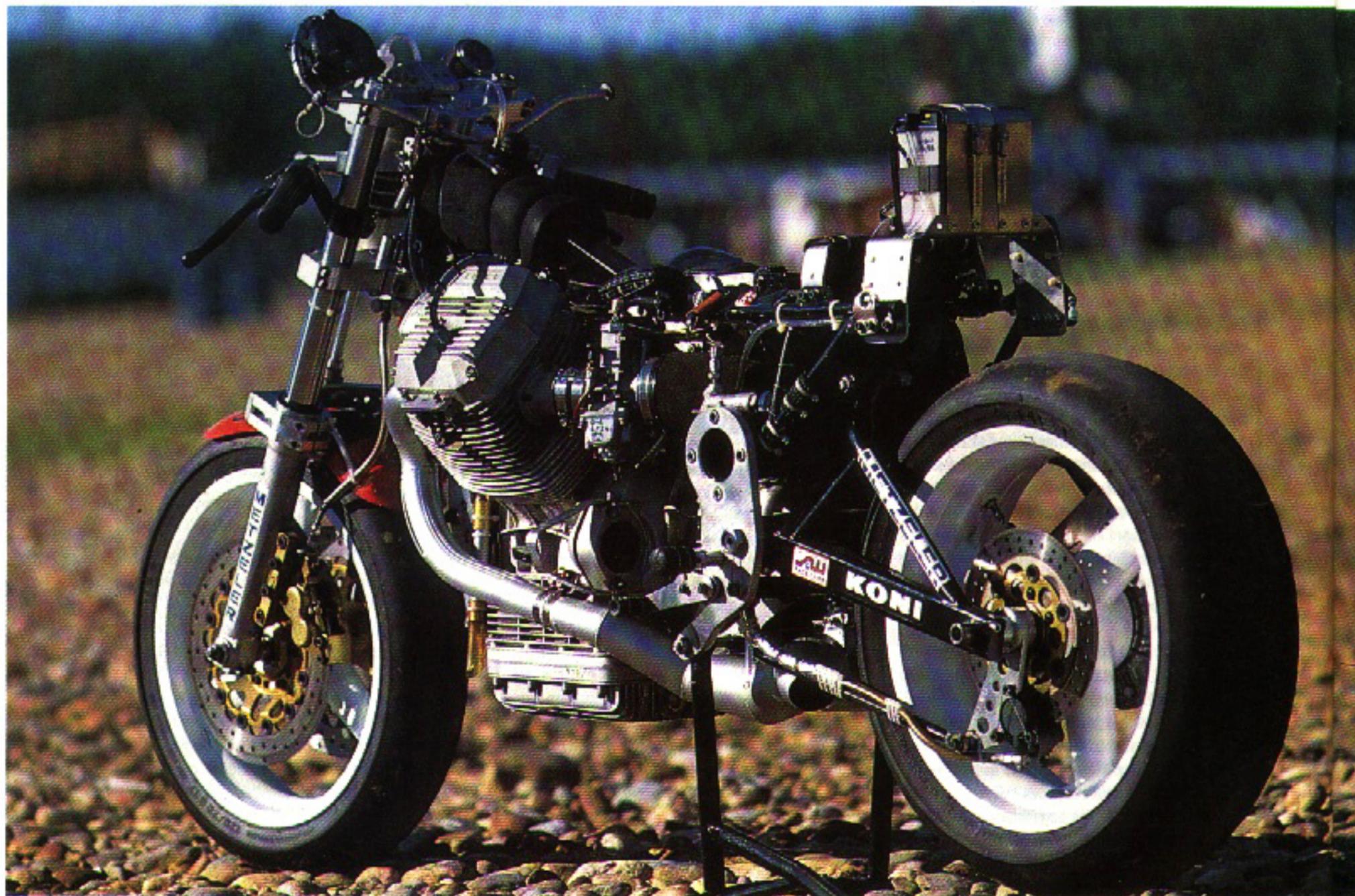
Quoi qu'il en soit, l'amélioration par rapport à l'ancien

Sympa le V-twin

« Nous n'en sommes qu'au début de notre recherche de puissance — explique Doc' John —, pour sûr, il reste tout un tas de chevaux qui attendent d'être libérés, mais jusqu'à présent, nous nous sommes concentrés sur la mise au point du modèle de route. Je pense que 120 ch à la roue arrière est un objectif réalisable pour notre machine de course. »

par le cadre. Le résultat, c'est une moto à vilebrequin et à cardan longitudinaux qui se comporte comme un flat-twin à transmission par chaîne. C'est seulement quand on ouvre les gaz au point mort que l'on ressent une réaction due au couple de renversement quand la moto se balance d'un côté sur l'autre. Dès qu'on la met en prise ce phénomène cesse.

Sur la piste le comportement de la Guzzi est totalement neutre. Elle ne manifeste aucune tendance à



La partie supérieure du cadre est constituée d'un treillis tubulaire sur lequel sont fixées les platines de support moteur et d'ancrage du bras oscillant. Le V-twin paraît gigantesque dans ce châssis aux dimensions réduites.

moteur culbuté est déjà impressionnante : l'an passé, la version course de l'ancien moteur délivrait 118 ch au vilebrequin à 10 000 tours théoriques (en pratique il tournait un peu moins vite pour des raisons de fiabilité). Le nouveau moteur a commencé sa carrière là où l'ancien atteignait ses limites. Il délivrait 115 ch en sortie de boîte à 9300, c'est à dire assez pour atteindre un 258 km/h de pointe à Daytona, avant que les nombreuses modifications qu'y a apportées le Docteur John n'augmentent indéniablement sa puissance.

Si cet objectif devait être atteint, nous autres ducatisistes avons intérêt à faire attention car le talon d'Achille traditionnel des twins à cardan, leur transmission, a été complètement gommé sur la Guzzi de Doc' John dont la sélection est en fait beaucoup plus agréable que celle d'une 851 Ducati. Le secret de cette réussite c'est un embrayage Transcontinental fabriqué en Suisse, composé d'un disque unique au bronze, d'un ressort à diaphragme et d'un volant moteur en aluminium, sans oublier une partie arrière de cadre redessinée par Wittner. Cette dernière utilise le principe éprouvé du parallélogramme déformable pour supprimer l'effet de montée et de descente apparaissant au freinage et à l'accélération, qui donne l'impression que le cadre cherche à s'enrouler autour de l'axe de roue arrière. Ces forces parasites dues au couple sont maintenant absorbées

vous projeter dans les buissons bordant le circuit quand on coupe les gaz au mauvais moment, ni aucun tressautement de la roue arrière quand on freine sur le frein moteur.

Ce qui veut dire qu'on peut entrer en virage en pleine attaque, découvrir au dernier moment qu'on doit couper les gaz pour éviter un attardé et le faire sans que le comportement de la Guzzi en soit notablement affecté.

Les accélérations à basse vitesse ne sont pas compromises par le manque d'inertie du volant moteur. De même, la Guzzi reste une bonne grimpeuse dans les pentes relativement abruptes du circuit de Loudoun. Son démarrage ne pose aucun problème avec le démarreur électrique amovible. Peut-on en déduire et espérer que la version route de ce moteur sera dotée du volant en alliage ?

ESSAI MOTO-GUZZI 1000R/8V COMPETITION

La boîte de vitesses a également été dessinée pour la Le Mans, une moto plus lourde que celle de Doc' John qui, même dans sa version huit soupapes, ne pèse que 158 kg, avec son huile mais sans essence. Pour un moteur d'un litre refroidi par air c'est un poids plus qu'acceptable. Dans ces conditions il y a beaucoup moins de poids mort à extraire des virages et le choix d'une boîte courte ne se justifie plus.

Personnellement, je serais plutôt pour des rapports plus longs. Cependant, si Doc' John parvient à trouver grâce aux nouveaux arbres à cames les tours supplémentaires qu'il en attend, il est possible qu'il ait besoin de cet étagement court, la plage de puissance actuellement très respectable risquant de s'en trouver réduite dans des proportions importantes. Grâce à Dieu il n'est pas encore question d'une boîte six vitesses qui serait assurément inadaptée à ce genre de moto où le truc pour aller vite n'est pas tant de monter les vitesses le plus vite possible que de pousser un rapport au-delà des limites du raisonnable et de laisser la puissance et le couple vous emporter. Ceci étant, l'une des caractéristiques les plus marquantes du moteur huit soupapes est la facilité avec laquelle il prend ses tours contrairement à ce qu'on pourrait croire, l'aiguille du compte-tours vole littéralement autour du cadran, presque comme sur un deux temps.

Quand on est conditionné comme moi à se représenter un moteur Guzzi comme un méga-tracteur grondant comme une douzaine de Caterpillars (et je dois avouer que cette comparaison s'applique aussi aux Guzzi culbutées de Doc' John) on est un peu abasourdi de se retrouver assis sur une moto vive et légère, qui malgré son apparente lourdeur, donne l'impression d'être presque raffinée dans le feu de l'action. Et quand on regarde le cadre, on est saisi de la même hallucination !

Châssis à la hauteur

Avec un empattement de 1460 mm, on ne peut pas vraiment dire que la Guzzi soit courte. Pourtant, elle l'est beaucoup plus qu'il n'y paraît à première vue, quand le regard est irrésistiblement attiré par une paire de gros couvre-culasses et deux cylindres aussi sympathiques que costauds.

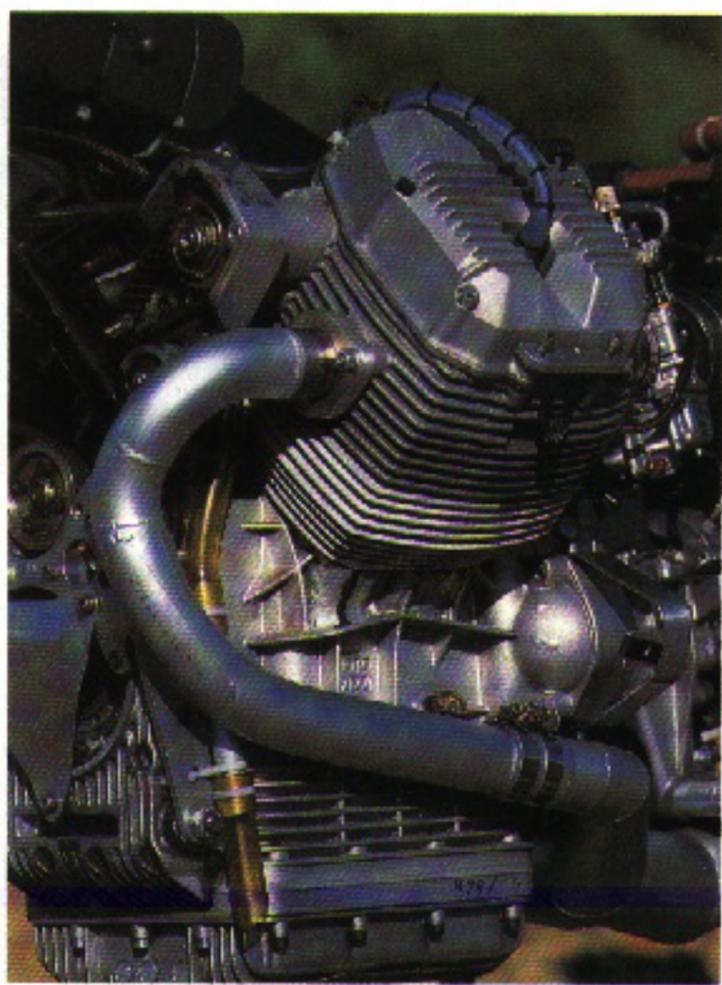
Quand on est assis sur la Guzzi, il est impossible d'oublier la présence de ces deux barils. Le cylindre droit étant placé un peu plus en avant que le gauche, les longues jambes trouveront un peu plus d'espace de ce côté. (Alors, c'est à ça que servent les genouillères ?) mais attention la Guzzi est très loin d'être une moto lourde ou peu maniable ! Au risque de passer pour un hérétique, je dois dire que pour moi cette Guzzi est la plus belle moto du monde, pas seulement en raison de son look agressif et musclé, mais parce qu'elle a une qualité essentielle : on peut vraiment voir son moteur ! Un moteur qui n'est pas peint en noir comme un vulgaire poêle à charbon, mais dont la couleur acier reflète toute sa beauté mécanique. Un moteur qui n'hésite pas à se montrer, et dont on peut apprécier chaque détail.

J'admets que l'esthétique est une considération essentielle dans la conception d'une moto, mais il ne faut pas oublier qu'un deux-roues est avant tout

l'objet d'une passion viscérale qui met les sens en ébullition, et que le moteur est un facteur clef de ce déchaînement. De trop nombreux fabricants l'oublent dans leur quête insensée d'aérodynamisme. Je veux voir le moteur, spécialement quand il est aussi costaud et musclé que celui-là. J'ai dit !

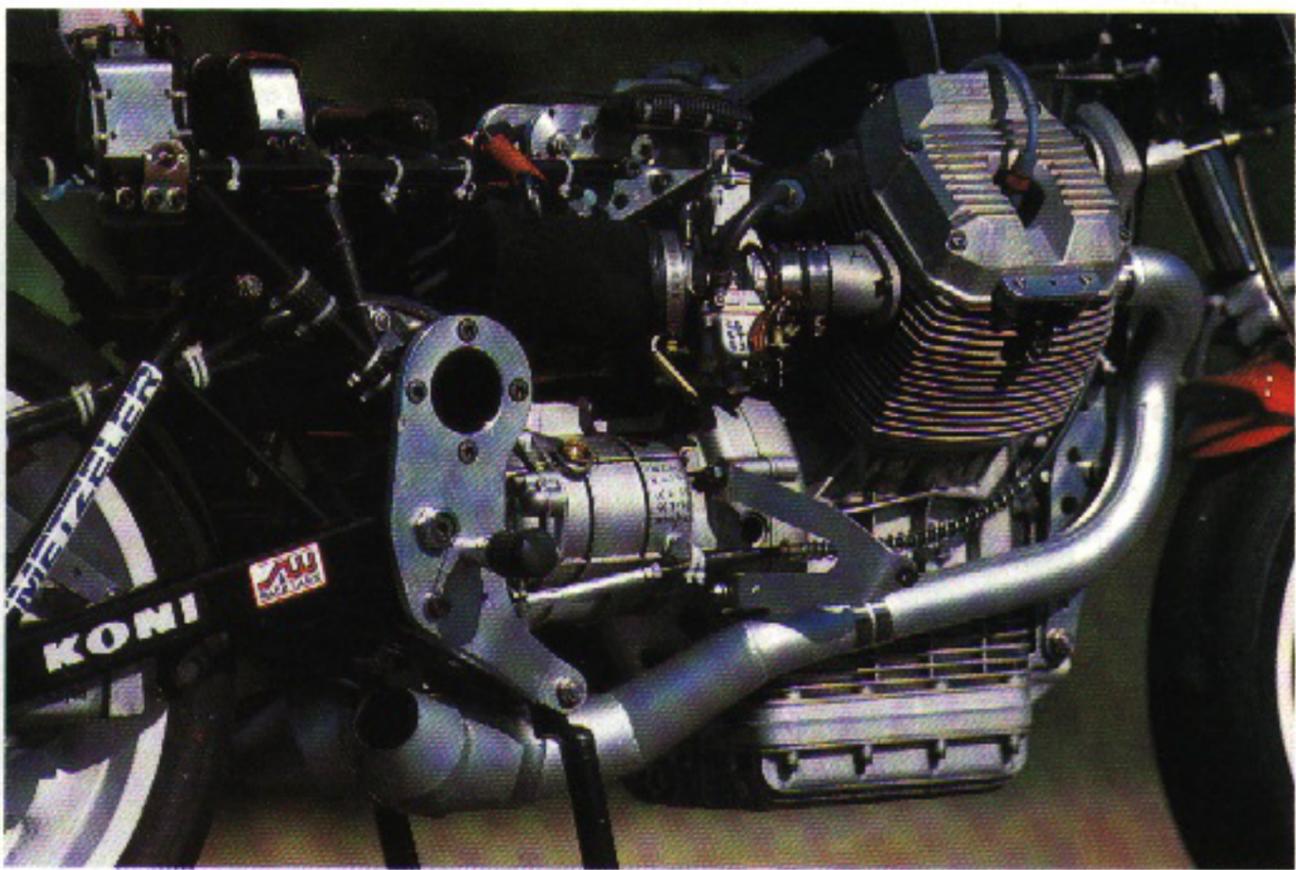
Bien que fabriqué en Italie par Moto-Guzzi, le cadre qui équipe la huit soupapes est une version légèrement modifiée de la partie-cycle construite en 1987 par Wittner. Il est constitué pour l'essentiel d'une poutre centrale de section carrée au chrome-molybdène sous laquelle le moteur est suspendu. Pour adapter ce cadre au moteur huit soupapes il a été nécessaire de lui apporter de légères modifications. L'angle de colonne est de 25° et la chasse de 102 mm. Pour limiter l'angle de travail du cardan, notamment au niveau du joint, le moteur a été incliné de deux degrés en arrière dans le cadre. Ce montage a permis à Wittner d'équiper sa moto d'une roue arrière Marvic de dix-sept pouces spécialement faite pour Moto-Guzzi, et chaussée comme la roue avant de même taille, de slicks radiaux Metzeler. L'utilisation d'une roue arrière plus petite (la saison dernière la moto était équipée de roues de dix-huit) permet à Brauneck d'ouvrir les gaz beaucoup plus tôt en sortie de virage. C'est la principale amélioration qui ait été apportée à la partie cycle depuis l'année dernière. La suspension arrière est confiée à un cantilever mono-shock dont le taux d'amortissement est légèrement dégressif. L'amortisseur est un Koni F1 très sophistiqué permettant d'arriver très rapidement à un réglage idéal de l'amortissement.

J'ai été très impressionné par la façon dont les Guzzi arrivaient à « coller » leur puissance sur le revêtement effroyable de Loudoun. Leurs suspensions arrière ont absorbé sans faillir toutes les bosses et les nids de poule... sauf les plus obscènes ! L'amortisseur Koni, bien qu'extrêmement sensible, n'a pas talonné une seule fois, même dans la cassure située en bas de la descente. Je n'aurais jamais imaginé qu'un cantilever

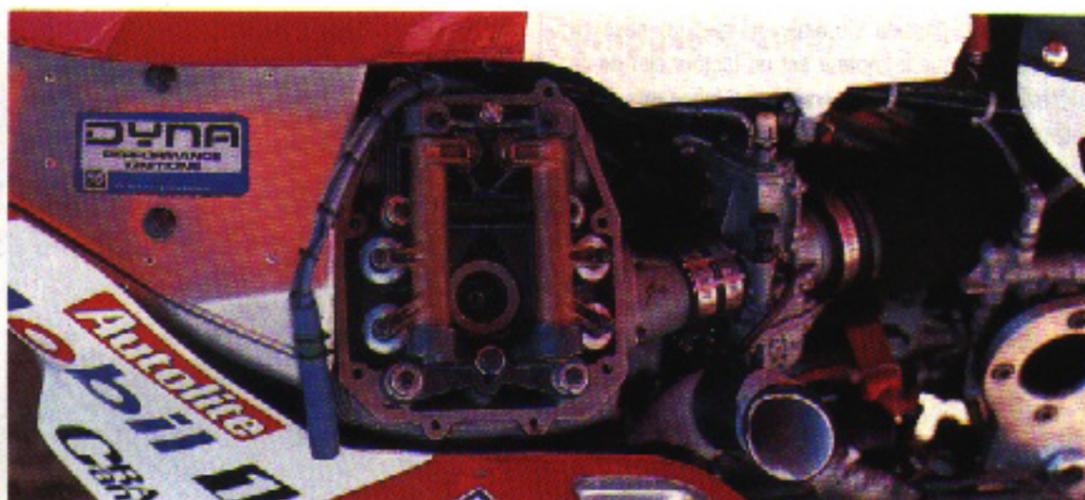


L'entraînement de la distribution est assuré par une courroie crantée qui prend son mouvement sur un arbre placé à l'endroit où se trouve l'arbre à cames des Guzzi culbutées.

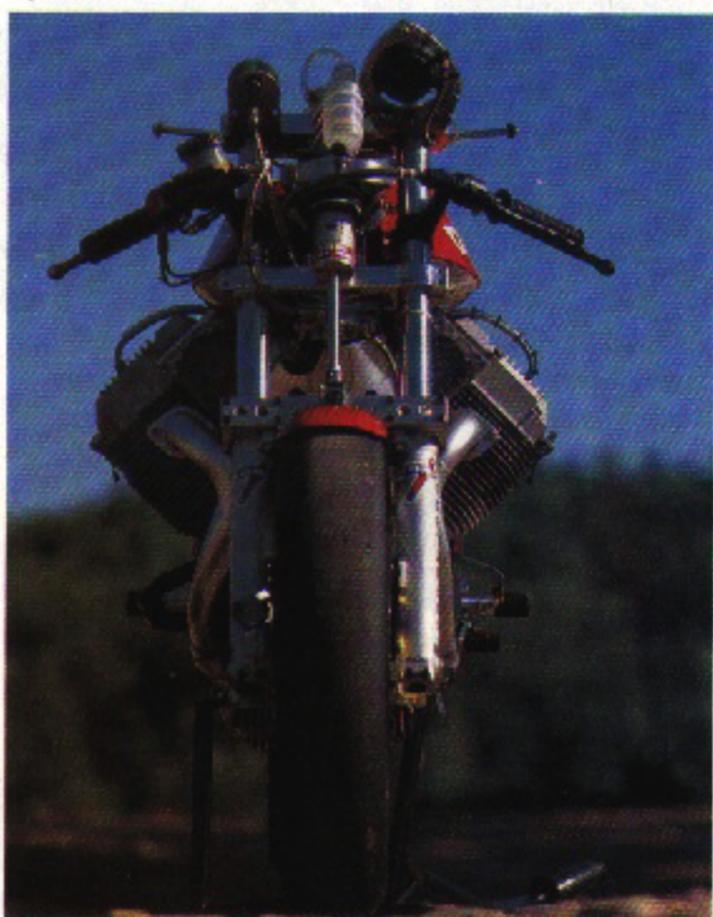
Le système de suspension arrière est confié à un cantilever, solution qui paraît techniquement dépassée mais qui, à la conduite, s'avère d'une efficacité insoupçonnée.



ESSAI MOTO-GUZZI 1000R/8V COMPETITION



Les deux arbres à cames sont perpendiculaires à l'axe de la moto et se retrouvent donc à 90° de leur arbre d'entraînement. Une disposition pas très rationnelle mais il était difficile de faire autrement si l'on voulait conserver un maximum de pièces Guzzi existantes.



puisse fonctionner aussi bien ! La dernière fois que j'ai essayé cette partie-cycle, il y avait encore beaucoup de travail à faire au niveau de l'amortissement. Il a été fait !

A l'avant, la fourche Marzocchi que Wittner utilisait déjà en 1987 a été presque complètement vidée. On n'en a conservé que les tubes, les fourreaux et les ressorts pour assurer le guidage de la roue avant. L'amortisseur a été confié à un Koni F1 monté sur les tés de fourche par l'intermédiaire de triples pattes de fixation Kosman. Ce montage offre de nombreux avantages : plus grande rigidité latérale de la fourche, un amortissement plus précis grâce à l'utilisation d'un amortisseur à gaz sophistiqué, une rapidité de réglage inégalée. Ce système, intégralement réalisé par Wittner, fonctionne aussi bien que les fourches GCB montées sur les motos de course de Gazzaniga et de Paton et sur la Ducati 851 Pantah de travail de Luchinelli qui a gagné la course de Laguna Seca.

Impressionnante la Guzzi sous cet angle. On remarque la suspension avant qui fait appel à une classique fourche télescopique pour le guidage et un élément Koni type automobile pour le travail d'amortissement.



comptant pour le championnat B oT 1987. Attention, cette comparaison ne doit pas réduire le mérite de Wittner. Il avait pensé à ce système pour résoudre les problèmes de rebond de la roue avant qui ont empesté la moto jusqu'à aujourd'hui, bien avant l'apparition des fourches CBG.

Quand je l'ai essayée pour la première fois, la moto avait tendance à talonner. Un réglage très rapide effectué par John a résolu le problème et par la suite j'ai trouvé que le comportement de la Guzzi était excellent. Bien sûr, vous pourriez me dire que je suis mal placé pour en juger vu que je suis incapable de conduire la Guzzi aussi vite que Brauneck. Je vous répondrais qu'il est des circuits sur lesquels il n'est pas besoin de faire péter des chronos pour trouver les limites d'une fourche. Loudoun est de ceux-là ! Le freinage est tout bonnement superbe ! Freins avant et arrière sont couplés et commandés par un levier unique au guidon. Pour ceux qui comme moi ont l'habitude de ne jamais se servir du frein arrière, il s'agit indéniablement d'une amélioration à laquelle il suffit de s'accoutumer. Par la suite on éprouve de la reconnaissance. En effet, non seulement ce système permet d'accroître la puissance de freinage mais il offre aussi l'avantage de faciliter les entrées en courbe en agissant sur l'assiette de la moto. Pour négocier un virage, il suffit d'effectuer tout le freinage en ligne droite, puis de mettre la moto sur l'angle en gardant les gaz. Ensuite on enroule fermement la poignée pour en sortir en puissance dans le grondement fabuleux des mégaphones. Mais attention, la Guzzi n'aime pas être brutalisée. Si vous vous laissez emporter par un excès d'attaque et que vous freinez trop tard, vous risquez d'être confronté à une dérobade des Metzeler qui sont peut-être un peu trop durs. L'équilibre du freinage est habituellement réglé à 90 % sur l'avant. Le réglage se fait par l'intermédiaire d'une valve de répartition Kelsey-Hayes (la maison mère de Brembo pour les curieux) fixée sur la gauche du cadre.

Forza Guzzi !

Pour s'attaquer à l'Europe, Moto-Guzzi a construit trois autres motos à châssis-poutre équipées de la version 1987 du moteur culbuté de Doc John mais les a prêtées à ses distributeurs européens pour qu'ils les fassent participer aux championnats B oT. Mais Wittner voit les choses d'une autre façon. Il veut construire une version hyper-développée du moteur huit soupapes avec laquelle il s'attaquera sérieusement au championnat US pro-twin 1989 et faire un ou deux raids sur l'Europe où les épreuves de la Bataille des twins connaissent un succès croissant. « Dès le départ, nous savions que 1988 allait être une année pauvre, durant laquelle nous devons mettre au point le nouveau moteur, dit-il. Maintenant, nous allons nous attaquer sérieusement au gonflage du moteur à carburateur et nous passerons à l'injection avant le début de la prochaine saison à Daytona. Si tout se passe bien nous espérons battre les Ducati et peut-être le nouveau Harley d'usine huit soupapes, s'il est prêt à ce moment. Nous allons également nous intéresser de très près à l'aérodynamisme dans la soufflerie de l'usine Guzzi pour arriver à Daytona avec une moto très très rapide. » A.C.