



ESSAI Moto Guzzi 1100 Sport Injection

Issue de la bouillante 1000 Daytona, la première version de la Moto Guzzi 1100 Sport jouait la carte du prix plancher mais laissait sa fougue dans cette option. Pour deux mille francs de plus, la nouvelle version nous revient transfigurée grâce à l'injection et retrouve une vigueur réconfortante.

Photos : David Reygondeau

Première impression en embrassant d'un regard circulaire la longue silhouette dorée : la 1100 Sport est toujours aussi belle ! Totalement subjective l'affirmation, mais les réactions rencontrées par la suite vont conforter notre jugement. Longue, basse, étroite et fuselée : c'est à peu près la vision que l'on doit avoir d'une moto sportive de l'autre côté des Alpes. La Moto Guzzi 1100 Sport colle parfaitement à ces critères, sans aucune subjectivité cette fois. L'empattement démesuré est d'autant plus insolite qu'il est en totale contradiction avec la tendance actuelle des sportives japonaises qui prônent la compacité absolue. L'étroitesse du moteur est accentuée par celle du réservoir qui le surmonte. De face, difficile de croire qu'on est en présence de la plus grosse cylindrée en matière de sportives. Par rapport à la 1100 que nous connaissions, de nombreux éléments ont nettement changé. D'emblée, on remarque la fourche inversée, les injecteurs, la platine repose-pied qui ferme le cadre en arrière du moteur et un radiateur d'huile est venu se greffer en avant du carter. Voilà pour les modifications les plus visibles mais un examen plus détaillé révélera de nombreux autres changements. La fourche est désormais une White Power qui reprend le réglage particulier de la Marzocchi qui



lui précédait, à savoir un ajustement de la détente sur le tube gauche et de la compression sur le tube droit. Il faut avoir recours à un tournevis pour régler la fourche (deux boutons moletés sur la Marzocchi) mais la plage de ces réglages est désormais beaucoup plus étendue.

Vous avez dit bizarre ?

La 1100 Sport est en constante évolution technique, mais curieusement certaines bizarreries restent au catalogue comme une marque d'identité. Tant qu'à dire du mal, on va com-

mencer par ce qui fâche et on sera débarrassé. Tout a changé sauf la béquille, malheureusement, qui reste un "piège" redoutable. Mal placée, malcommode à utiliser, elle est rappelée par un ressort pour faire l'économie d'un coupe-contact... Une astuce qui peut vous coûter cher si un "pinpin" s'assoit dessus "pour se la jouer" lors d'un stationnement... La bellissima a toute chance de se retrouver vautreée sur le trottoir. C'est d'autant plus déplorable que la California du même constructeur est un exemple, même pour les Japonais, à ce chapitre. Toujours en ville, la prise de contact nécessite une bonne



Lentte!

dose de "compréhension" et un parcours initiatique. C'est rugueux, brutal, inconfortable au possible, autant pour le passager par la sécheresse du tabouret qui lui est destiné que pour le conducteur par sa position extrêmement typée. L'embrayage réclame encore un minimum de poigne et la sélection de boîte, même remaniée, n'a pas apporté le moindre progrès au chapitre de la précision et reste toujours aussi facétieuse. Un faux point mort (le vrai) et d'autres qui apparaissent tant qu'on n'a pas assimilé le fonctionnement du sélecteur. La course est démesurée et nécessite un ample et inhabituel

mouvement de la cheville. Avec la Moto Guzzi 1100 Sport, pour aller du passif à l'actif, il suffit de sortir de la ville et de ses contraintes. Sur route, la 1100 Sport se montre soudain prodigieuse et les critiques s'estompent pour laisser les éloges prendre le dessus.

Souple et musclée

Premier gros progrès très vite ressenti, la poignée à tirage rapide se montre d'une souplesse surprenante : oubliée la séance de musculation de la version "carburée". Le second point, et le plus im-

portant, concerne la souplesse des montées en régime. Le moteur manque toujours un peu de puissance en bas mais dispose en contrepartie, dans cette même plage de régime, d'un couple colossal. Dès le ralenti, la 1100 Sport s'arrache au rythme des pulsations de son gros V-twin. Passés trois mille tours, l'essentiel de la puissance disponible piaffe déjà d'impatience dans le câble des gaz. Une traction sur ce câble se traduit instantanément par une accélération prodigieuse. On n'est pas encore arrivé au niveau de la Daytona et de sa culasse quatre soupapes, mais la progressivité est comparable. Ça grimpe sans à-coup, sans



les trous ressentis sur la déclinaison antérieure à carburant. La Moto Guzzi 1100 Sport Injection, c'est une sorte de coureur de fond, une marathonnienne ! Pas à l'aise sur les petites distances, elle

1. Principale modification apportée sur la 1100 Sport : l'abandon des carburateurs au profit de l'injection électronique. Petite cause, grands effets... Le comportement de la moto s'est singulièrement amélioré.

2. Technique originale, la batterie contient un gel acide lui permettant une position couchée. Une disposition qui a permis le retour à l'injection électronique en évitant le volumineux dossier de selle de la Daytona.



devient un outil redoutable dès que l'espace s'élargit. Sur ce point, moteur et partie cycle sont en parfaite osmose, l'un et l'autre rechignent à s'exprimer dans un environnement étriqué. Avec un empattement long, surtout pour une sportive, la Moto Guzzi réclame de l'autorité dans les enchaînements et affiche une aversion marquée pour les épingles.

Une tenue de route irréprochable

Son terrain de prédilection, elle le trouve dans les grandes courbes qu'elle peut aborder à très

haute vitesse dans une totale sérénité. Elle est sûre, propre, imperturbable. Sa tenue de route et sa garde au sol lui permettent même d'accepter des corrections de trajectoires si le virage vient à se refermer. Différente en tous points d'une "sportive japonaise", elle nécessite un mode d'emploi spécifique.

Concerto à l'italienne

A son guidon, la conduite coulée s'impose pour jouer avec l'inertie de son moteur et de sa transmission par cardan. Il faut la retenir en entrée de virage en accentuant la retenue arrière au frein moteur pour mieux profiter de l'effet catapulte qu'elle prodigue à la ré-accelération. Sur circuit c'est un atout en terme de performance où une conduite sans effort suffit à contenir les assauts de sportives bariolées. Sur route, l'efficacité se double d'un plaisir rare procuré par l'allonge et la sonorité émise par le gros bicylindre dans ses accélérations. Le plaisir, c'est aussi celui de piloter une moto hors du commun, déphasée et totalement attachante, justement par ce déphasage.

La Guzzi joue de son charme, lentement, insidieusement comme les effets d'un élixir envoûtant. Ceux qui viennent des Japonaises ont du mal, au début, à tolérer les caprices d'une moto





qui se montre rétive et apparemment truffée de défauts. Après, les "défauts" semblent s'estomper, passer au second plan, voire se muer en qualités tant le caractère et sa façon bien à elle de distiller des sensations la rendent attachante. La 1100 Sport est vivante et le fait savoir de mille façons. Contact ! Et la pompe à essence sonne le réveil. Un coup de gaz à l'arrêt et le couple de renversement vous berce pour calmer votre impatience au feu rouge. Débrayez pour passer la première et la butée d'embrayage se racle la gorge bruyamment. Accélérez et les silencieux vous entonnent un roulement de tambour. Même la distribution et la taille droite des pignons de boîte se mêlent à l'unisson pour siffler en tentant de couvrir le concert. S'il est vrai que la musique adoucit les mœurs, celle émise par la Moto Guzzi, en plus, vous transporte. ■

Ce qui change avec l'injection.

MOTEUR

- Remplacement des carburateurs par une injection électronique Weber-Marelli
- Implantation d'un radiateur d'huile
- Modification du carter inférieur pour accéder au filtre à huile sans démontage du carter (les Guzzistes apprécieront).
- Nouveau mécanisme de sélection

PARTIE CYCLE

- Une batterie à gel acide en position couchée remplace les deux petites batteries de XTZ 660 montées précédemment.
- Platines repose-pied
- Nouvelle poignée à tirage rapide
- Levier d'embrayage réglable en écartement
- Nouveaux commodos
- Nouvelles roues à trois branches Marchesini
- Fourche WP inversée ; 36 crans de réglage en compression, 26 en rebond en remplacement de la Marzocchi
- Amortisseur de couple sur la roue arrière
- Disque AR passant de 240 à 282 mm
- Nouvelle jambe de force du frein AR
- Les tubes du bras oscillant passent en section ovale
- Nouveau bouchon d'essence articulé
- Nouveau revêtement de selle, trame façon fibre de carbone.

3. Le cœur de la 1100 Sport : un V-twin refroidi par air. L'implantation des cylindres justifie ce mode de refroidissement qu'on jugerait dépassé dans toute autre disposition.

4. A verser au compte des nouveautés de la 1100 Sport injection : la fourche inversée et les roues Marchesini.

5. Planche de bord sobre et complète. A noter, les réglages de détente et compression sur des tubes séparés et les nouveaux commodos.

MOTO GUZZI 1100 SPORT

Prix : 76 950 F

MOTEUR

Type	bicylindre en V à 90° refroidi par air
Distribution	1 ACT, 2 soupapes par cylindre
Cylindrée	1 064 cm ³
Alésage x course	92 x 80 mm
Taux de compres.	10 à 1
Alimentation	injection Weber-Marelli-IW 031
Puissance	90 ch à 7 800 tr/mn
Couple	9,5 mkg à 6 000 tr/mn
Boîte	5 rapports
Transmission	par arbre à cardan

PARTIE CYCLE

Cadre	poutre centrale et tubes en acier, moteur porteur
Suspension AV	fourche télescopique inversée ø 41 mm, déb. 110 mm, réglable en détente et compression
Suspension AR	synt. Cantilever avec monoamort. WP, réglable en détente, compression et précharge
Frein AV	double disque 320 mm, étriers 4 pistons
Frein AR	simple disque 282 mm, étrier 2 pistons
Pneus	120/70 ZR 17 Pirelli MTR 03 Dragon AV ; 160/70 ZR 17 Pirelli MTR 04 Dragon AR

DIMENSIONS - CAPACITÉS - POIDS

Empattement	1 475 mm
Hauteur de selle	810 mm
Réservoir	20 l
Poids à sec	202 kg

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Coloris	rouge, noir, jaune
Disponibilité	immédiate
Garantie	1 an, pièces et main-d'oeuvre



Ligne originale
Caractère - Allonge moteur
Performances
Charme indéniable



Béquille - Sélection
Position en ville - Confort
Duo