

## ■ Essai Side lecteur

# Body Building



**Entre la couleur agressive et les formes de l'engin, difficile de passer inaperçu.**

**Comme dans les pubs pour gringalets moyens, nous avons ici l'illustration parfaite d'une transformation musculaire sur base de Guzzi 1 100 Sport qui passe après bien des efforts de préparation de 90 à 105 chevaux.**

**Déjà publié en septembre 1996, le side de Monsieur Coquelin a subi de nombreuses modifications internes et esthétiques.**

**N**ous n'allons pas vous réécrire le précédent épisode (numéro 44 de Monde Moto toujours disponible en ancien numéro), mais nous vous disions déjà que ce side était sportif et viril (amis gros bras bonjour !). Pourtant, au bout de 5 000 kilomètres, Armand Coquelin a décidé d'aller plus loin dans l'extrême et de modifier les détails qui lui semblaient imparfaits.

### 100 cc de plus

Le moteur a été réalisé à 1 200 cc, avec une culasse préparée avec de grosses soupapes. Volant moteur allégé, bielles Carillo, coussinets tri-

métal, filtre à huile extérieur (meilleur refroidissement), carburateurs au petits oignons et deux superbes pots tout inox (très efficaces et peu bruyants) sortant dans la selle... Bref la bête développe désormais environ 105 chevaux et entre 2 000 et 8 000 tours, c'est la folie...

### Scotché au bitume

Les chevaux c'est bien quand ça colle par terre et c'est à ça que s'est employé Armand. Aussi, si le braquet a été modifié (9 x 34) pour gagner en allonge (plus de 210 km/h de pointe réels) la roue arrière a été décalée de 7 cm vers la gauche pour passer plus fort dans les virages à droite

sans lever (fort, fort, fort...). Le bras oscillant a également été renforcé avec un caissonnage en inox. A noter le système de freinage intégral commandant 4 étriers 4 pistons avec un répartiteur (uniquement au pied, plus de levier à l'avant !) offrant une efficacité qualifiée de démoniaque par Armand. Bref, on savait déjà que c'était une «balle de guerre», on sait maintenant que c'est un rail qui freine. Un candidat pour faire le singe ?

### Relooké

Avec tant de modifs, l'engin aurait pu tenir du dinosaure, mais le look a été bien soigné. En effet, très proprement le réservoir a été rehaussé de 5 cm, ce qui augmente sa capacité de 7 litres. Les lenticulaires du demi carénage accentuent le côté racing de la bête et les magnifiques pots inox qui sortent dans la selle sont du plus bel effet. Vraiment un très bel engin. ■

## Bientôt 24

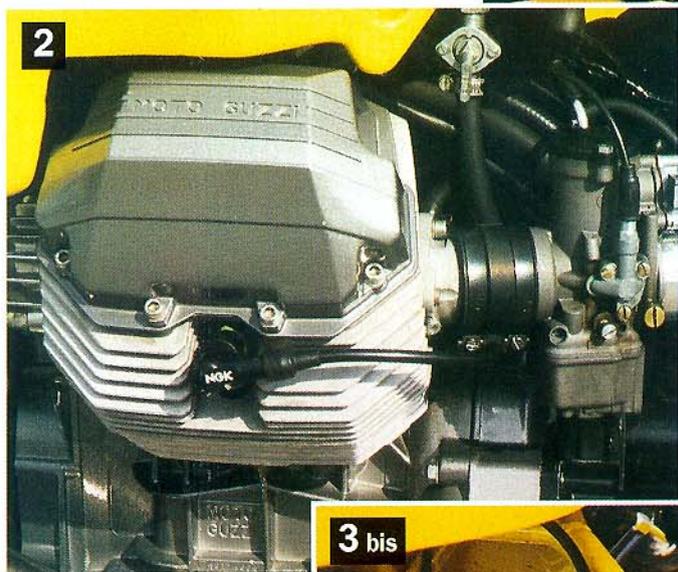
Après 18 années de permis de conduire, Armand a vu passer entre ses mains 40 cartes grises de voitures et 23 de moto. Tous ses véhicules ont été modifiés, et ne voulant pas s'arrêter là, Armand vend ce superbe attelage pour s'attaquer à une voiture sans permis motorisée par un moteur de RGV (ça va donner...) ! Vous pouvez le joindre sur son portable au 06 08 50 73 52.

# Moto Guzzi 1100 Sport / Béringer Orion GT

1) Le réservoir a été rehaussé de 5 cm et le levier de frein avant a disparu grâce au freinage intégral au pied. La main droite ne sert qu'à mettre les gaz !



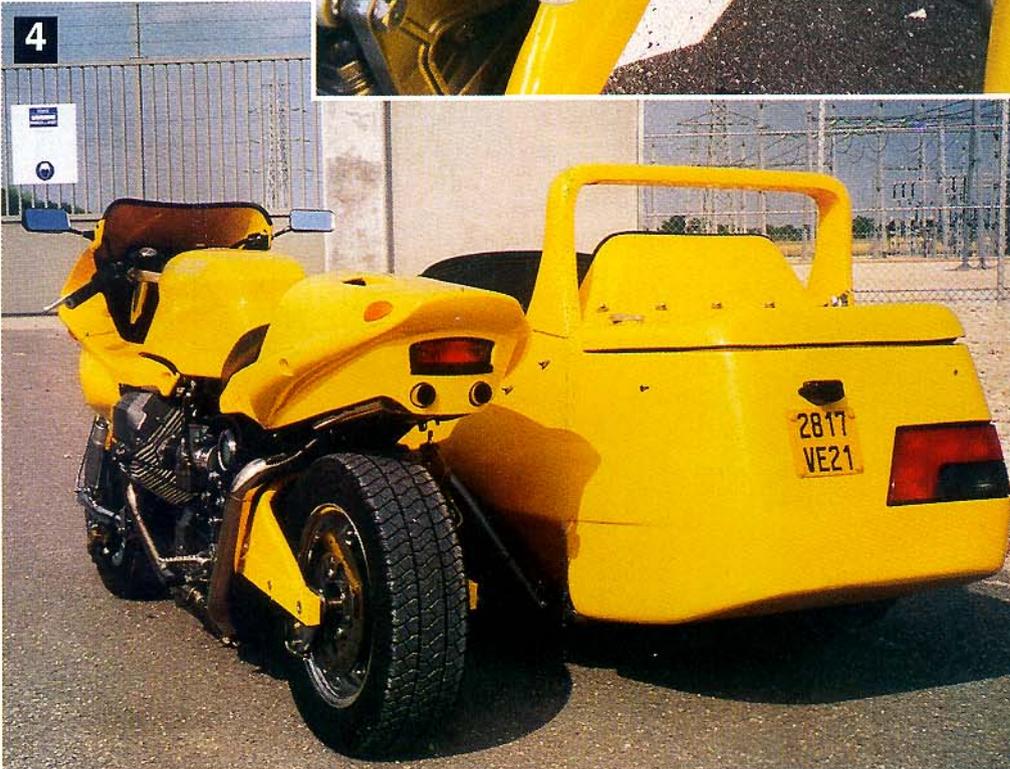
2) Un moteur passé à 1 200 cc plein de 2 000 à 8 000 tours. Accroche-toi au guidon camarade.



3 & 3 bis) Bras renforcé et caissonné, durits guidées, répartiteur de freinage... Du boulot propre jusqu'au bout du bras.



4) Très beau travail sur la partie arrière avec le bras caissonné et les pots inox sortant dans la selle.



## Pour Raymond

Dans la liste des remerciements, il manque toutefois Raymond, sorcier mécanicien de Dijon, disparu tragiquement avec sa compagne Catherine dans un accident, sans qui le moteur n'aurait jamais eu tant de puissance et de caractère. D'ailleurs, dans un élan de solidarité et d'amitié, ses amis et ses proches ont créé une association (Ram'One) qui a pour but principal d'aider et de soutenir les motards en difficulté à la suite d'un accident. Raymond et Catherine, nous vous dédions cet article...

## Remerciements

Armand Coquelin tient à remercier ses partenaires sans qui, comme dans l'expression consacrée, rien n'eût été possible. Citons donc EMP (pour leurs pièces et leurs conseils), Bobopot (virtuose de l'échappement), l'ami Guégen (spécialiste de la fibre pour la tête de fourche et la selle) et la carrosserie Leite (réservoir).