



Le bruit est beaucoup plus plaisant que celui de la V11.

Les deux motos sont en configuration d'origine mais les normes de bruit n'étaient pas aussi strictes en 1990 qu'en 2000. D'où une débauche de décibels agréables à l'oreille des initiés.

Enrouler au son du bicylindre est vraiment envoûtant, la sonorité est présente en permanence. Ça pourrait en être gênant pour des motards habitués au son feutré des quatres cylindres modernes.

La seule dissonance vient du fait qu'elle pète allègrement à la décélération, la bougresse. J'ai déjà essayé de remédier à ce problème sans résultat. Il faut que je m'y ratelle.

## Ce que je pense...



Alain

### COUACS DÉTONNANTS

Parfois on dit : « le propriétaire ressemble à sa moto ». Dans le cas du Djipé, c'est pile poil : la 1000S, c'est tout petit en gabarit mais très bruyant !

Je m'explique. Après la 1000GT et la V11, la 1000S ressemble à un pocket-bike : raide comme un piquet, qui pousse bien et qui vit (vibre...) suivant les désirs du pilote. Tant que j'accélère, c'est la mélodie du bicylindre qui enchante les oreilles. Mais en descente ou à la décélération, c'est des « pêt-prout-pêt » bruyants en rafale : bruit de fond déplaisant ! Comme le Djipé, j'avais dit. Quant au confort, ma colonne vertébrale presque quinquagenaire a vite réintégré la douceur de la 1000GT, tout en appréciant la tenue de route de la 1000S.

## BILAN

C'est vraiment la moto qui me correspond. La V11 me plaît bien mais... se reporter à l'avis de la passagère.

## MOTO GUZZI 1000 GT

GT pour Grand Tourisme. BCBG lui aurait été certainement mieux : à peine assis en selle, c'est l'expression qui me vient de suite à l'esprit. Par rapport à la V11 ou à la 1000S on entre dans un autre monde.

### Question confort

Sans être au niveau Pullman de la Goldwing, on sent de suite installé dans la « Mille GT ». Ceux qui ont déjà conduit une BMW routière me comprendront. Pour les autres il suffit de regarder passer la maréchaussée, la position assise très droite avec les bras un peu relevés est exactement la même.

Bien que GT, la 1000 est dépouillée. Pas de pare-brise ni de marches pieds, comme sur les Calif. D'identique il reste le moteur (67 CV) et le confort.

La selle est moelleuse, elle sied au séant comme disent les propriétaires de 1000GT. Les proprios de 1000S diraient plutôt :

« Oh, pitaing, cong », elle est toute molle, elle a mal vieilli ! (Ils parlaient de la selle, n'en doutez pas).

### Question moteur

La puissance, bien que modérée, est toujours présente, la moto enroule sans rechigner. À défaut d'avoir la pêche de la 1000S le moteur est plus onctueux, moins rugueux.

C'est une moto faite pour la balade tranquille, même le son avec les pots d'origine est moins agressif. Comme quoi deux machines de la même époque, sur la même base moteur qu'est le 1000 bicylindre, peuvent avoir des comportements bien différents en adoptant des carbus et des culasses différents.

La tenue de route est conforme à la réputation des Guzzi, pas de mauvaises surprises à l'horizon.

La conduite s'effectue au guidon pour rentrer la moto dans les virages alors qu'avec la 1000S ; c'est beaucoup plus avec le corps que l'on agit pour la mener ou l'on veut.



## Ce que je pense...



Alain

### MOVE TON CORPS

« C'est beaucoup plus avec le corps que l'on agit pour la mener ou l'on veut... »

Ce Djipé, il a toujours des formules ambiguës et des phrases toutes faites... Et pourquoi pas : « Môaaa, je bouge mon corps pour piloter ma 1000S, on the road, tu vôaaa... chériiiiiee »

**NDLR.** Y'a pas que dans cette situation que je bouge mon corps, rassure toi !

## BILAN

1000 Calif 2, 1000 GT même combat, y'a que le look qui change (...et quelques kilos !)

Là, je laisse parler le spécialiste, j'ai nommé Jean-Marc, docteur ès Stornello.



Jean-Marc

## MOTO GUZZI 125 STORNELLO



### Côté esthétique

En toute objectivité... Qu'elle est belle cette petite Guzzi avec sa robe rouge et le fier petit aigle peint dessus !

Petite et donc adaptée aux utilisateurs de taille inférieure à 1,70 m : pour les plus grands, les genoux ayant tendance à déborder du gros réservoir, il faut prévoir large avant de planter un freinage viril lors d'une attaque surprise par l'intérieur (possible malgré les 2 tambours... merci le faible poids). Genoux, intérieur, attaque surprise, pas assez de place : accorde-moi enfin ton pardon, Djipé...

**NDLR.** La seule gamelle mémorable que je me suis ramassée c'est grâce à cet énergumène de Jean-Marc qui m'a éjecté en essayant de me faire l'intérieur. Ah ! J'avais peut-être oublié de vous dire : ce n'est pas très glorieux mais... c'était en Pocket-Bike !

Revenons à notre belle et à ses mensurations de star : 93-62-93 : une vitesse de pointe de 93 km/h (cette version Scrambler tire un peu court), un poids plume de 93 kg, une grosse poutre centrale en guise de cadre tubulaire. Ce dernier participe grandement à la tenue de route italienne donc fantastique !

Même si un peu altérée par les gros pneus TT pas d'époque. Personnellement je compense cette faiblesse par mes dons naturels de pilote et il m'arrive souvent de faire racler le pot (issu de la version Sport). Des motards simplement très bons comme les ex-copains de ce comparatif y arriveront après quelques leçons au tableau noir.

**NDLR.** Ça c'est son côté prof qui ressort, c'est plus fort que lui, il peut pas s'en empêcher, avec quelques sueurs froides.