

**essai** PANORAMA

● BMW R 1100 S ● DUCATI

# Carpe





# 900 SS IE • MOTO GUZZI V 11 SCURA

# diem

CHIFFRES MJ

## BMW R 1100 S

Puissance 98 ch  
Vitesse 238 km/h  
Poids (avec pleins) 245 kg

**12 150 €**  
**79 699 F**

Dispo. immédiate

## Ducati 900 SS ie

Puissance 83 ch  
Vitesse 216 km/h  
Poids (avec pleins) 206 kg

**10 600 €**  
**69 531 F**

Dispo. immédiate

## Moto Guzzi V 11 Scura

Puissance 89 ch  
Vitesse 219 km/h  
Poids (avec pleins) 243 kg

**12 550 €**  
**82 323 F**

Dispo. dépêchez-vous!

Si l'efficacité chirurgicale des sportives vous laisse froid, que les GT de luxe vous ennuient et que vous trouvez les customs limités, il est temps de passer à autre chose. Rouler différent, c'est justement ce que proposent les Moto Guzzi V 11 Scura, Ducati 900 SS ie et BMW R 1100 S, des motos d'épicuriens.

Par Vincent Vallon, photos Mathias Lacombe.







**Old school** La Moto Guzzi V 11 Scura distille un charme fou. Elaborée sur la base de la V 11 Sport, la Scura est une série limitée à 300 exemplaires (dont une cinquantaine pour la France) qui bénéficie d'un équipement de haute volée. Une machine à sensations, pure et authentique.

**Viseurs** Simple et de bon goût, le tableau de bord de la Guzzi donne dans la sobriété. Pas de plastique, juste du carbone et un zeste de chrome. Notez le compte-tours avec une zone orange qui débute à 7000 tr/mn et la zone rouge à 8000 tr/mn.



**Strict nécessaire** Pas de place sous la selle de la Guzzi, juste la trousse à outils. Détail qui tue : la clef à ergot siglée Ohlins pour régler la précontrainte du combiné arrière.



**Ma qué tuning?** Sans verser dans le tuning moche, Guzzi a paré sa Scura de quelques plaquages de carbone et de pièces anodisées. C'est beau, discret et surtout très bien fini.



**A**u cœur de l'arrière-pays niçois, pendant que la grisaille et le froid s'acharnent sur le reste de la France, le soleil réchauffe nos cœurs et apaise nos esprits. Accrochée à la falaise, la route serpente le

long de la côte et laisse entrevoir la Méditerranée en contrebas, lisse comme un miroir. Dans le rétroviseur troublé par les vibrations du gros V-twin Guzzi, j'observe mes deux compagnons de route, qui eux aussi savoureront l'instant magique. D'une

courbe à l'autre, la moto tout entière s'ébroue à chaque remise des gaz, comme si un frisson lui parcourait l'échine. On est des veinards ! La caresse du vent qui enivre et fait rosir les joues, les odeurs champêtres, le sentiment de liberté, de pouvoir embrasser

l'horizon qui s'offre à nous... La moto est bien plus qu'un moyen de transport, elle est un vecteur d'émotions. La moto est une compagne de route, et sa capacité à vous trimballer d'un point A à un point B vous importe moins que les sentiments qu'elle

**Get the Grip\*** Roadster/Basic/Sportivo-GT/SuperSport  
**Continental** ContiForce Max  
 \*Top adhérence • Top Prix • Top Longévité





**Full option** Il ne nous semble pas indispensable, mais le bel amortisseur de direction Ohlins a le mérite de ne pas pénaliser la maniabilité à basse vitesse.



**Panzer light** Sous son allure imposante, la BMW R 1100 S dissimule un comportement alerte et équilibré. C'est une sportive conviviale, dotée d'un châssis aussi facile qu'efficace. Un régal !



**Enola Gay** Peint en noir mat style avion furtif, le joli tête de fourche de la Scura permet de croiser à 150 km/h sans mettre en péril ses cervicales.



**Tasteless** Pour un bicylindre de 1100 cm<sup>3</sup>, le flat BM manque de tempérament, mais pas d'efficacité. Pour le tarif, les pare-cylindres d'origine seraient bienvenus.



**Plaqueuh** Fidèle à la tradition et à sa réputation, la firme bavaroise fournit avec la moto une astucieuse boîte à outils, pratique et relativement complète.



**Stèle** Avec 300 exemplaires produits dont 50 pour la France, la Scura cultive son image de moto exceptionnelle. Nous, on avait la n° 44, et vous ?



**Picsou** S'il est très lisible, le tableau de bord de la BM manque sérieusement de sex-appeal. Pas de jauge à essence ni de température moteur, un seul trip : c'est un peu limite, voire carrément radin pour une sport-GT de ce calibre.

saura vous procurer. Si ce qui vous botte, c'est l'émotion, le caractère et les sensations, on a ce qu'il vous faut. Bien loin des vaines préoccupations de vitesse maxi ou de débridage, les Moto Guzzi V 11 Sport Scura, Ducati 900 SS et BMW R 1100 S font la

part belle aux sensations, tout en dévoilant chacune des charmes qui leur sont propres. Des motos d'épicuriens, à savourer sans modération. La Moto Guzzi V 11 Scura, c'est avant tout un moteur. Sculptural et massif, surtout avec son

revêtement noir granité, ce moulin impressionne avant même qu'on l'ait mis en route. Sacré morceau ! Basse et trapue, la V 11 Scura dégage une impression de force tranquille. Elle exhale le parfum bien particulier des machines de petite série – la

sienne est limitée à 300 exemplaires, dont 50 destinés à l'Hexagone – où le soin du détail a pris le pas sur toute notion de productivité. Un bonheur ! Elaborée sur une base de V 11 Sport, la Scura (sombre, en italien) s'en distingue par sa robe entière- ➔

**ECONOMISEZ SUR VOTRE ASSURANCE MOTO**

[www.assurance-moto.net](http://www.assurance-moto.net)

01 45 29 36 75

3615 EUROAS (0,34 €/mn)

**EA**  
EURO-ASSURANCE

LE SPECIALISTE  
DE L'ASSURANCE MOTO



## DUCATI 900 SS ie



**Sensuelles** Les lignes autrefois décriées de la Ducati 900 SS ie sont désormais entrées dans les mœurs. Avec son coloris titane et ses chaussettes rouges, elle affiche même une certaine classe.



**News** Pour 2002, la 900 SS ie hérite d'un nouveau bras oscillant en alu renforcé ainsi que d'un amortisseur arrière Ohlins. De quoi se concocter un réglage aux petits oignons.



**Pratique** La 900 SS ie est l'une des trop rares Ducati à disposer d'un coffre sous la selle. Pas question d'y ranger un antivol en U grand format, juste un pantalon de pluie ou une paire de gants.



### Racingue

Plus dépouillé, tu meurs ! Il y a malgré tout le minimum syndical. Pratique, la jauge de température moteur permet de surveiller de près la montée en température du bouilleur. En revanche, l'absence de zone rouge devient vite gênante sur autoroute.

visent surtout à amoindrir l'inertie moteur et le couple de renversement. Que les puristes se rassurent, il en reste... Tant mieux, c'est pour ça qu'on l'aime ! Impossible de s'ennuyer à son guidon. Ses sensations moteur semblent échappées d'une autre époque, tandis que la partie-cycle est désormais celle d'une moto moderne. Que ce soit dit : cette Guzzi-là tient la route, freine très bien et se laisse gentiment mener du bout de ses demi-guidons. La V 11 vous propose un voyage initiatique sans les outrages du temps.

### Séduction mécanique

Dans un vrombissement digne d'un avion de tourisme, elle vous propulse sur le tempo de son V2. Jusqu'à 4 500 tr/mn, il tracte gentiment, sans esbroufe, mais avec de généreuses vibrations. Si ça peut s'avérer dérangement à longue – surtout dans le demi-guidon droit –, on s'en régale la plupart du temps. Sa façon de s'ébrouer comme un chien mouillé à chaque sortie de courbe, le grondement caveux de ses échappements, sa façon de se dandiner sur ses suspensions quand on coupe les gaz en courbe font de cette Guzzi une machine vivante. Passé 5 000 tr/mn, le gros V-twin semble avoir gobé un acide et distille un sacré coup de pied au cul auquel on ne s'attend pas, surtout venant d'une mécanique à la conception ancienne. Même équipé de l'injection, le bon vieux bicylindre culbuté n'a pas vendu son âme au diable ! Bien suspendue, étonnamment facile à inscrire en courbe eu égard à son poids (243 kg avec les pleins, poids vérifié) et s'instinctivement pour se faire plaisir tout de suite, la V 11 Scura est une machine facile. Une moto à vivre intensément et qui délivre tout son charme dès les basses vitesses, un peu à la manière des Harley.

Car, si l'on insiste, la belle perd de sa superbe... Elle se met alors à se dandiner sur ses appuis si on la contraint trop ou au passage d'une bosse. Ses suspensions ne sont pas en cause, c'est son cadre qui manque encore un peu de rigidité. Rien de grave, car il faut adopter un rythme franchement rapide pour qu'elle se désunisise. Quant au flou autrefois ressenti à haute vitesse sur la V 11 S, il a disparu, grâce aux modifications effectuées l'an passé (empattement allongé, ajout d'un ancrage moteur, settings de suspension modifiés).

## LE TOP POUR...

**LA VILLE** Grâce à leur position de conduite plus relax et des commandes plus douces, la Guzzi et la BMW font à peu près jeu égal et enterrent la Ducat'. **L'AUTOROUTE** La R 1100 S, pour sa protection sans faille. La Guzzi fait moins bien, mais permet de croiser jusqu'à 150 km/h. La Ducati paie là encore sa définition très sportive.

**LA ROUTE** A vous de choisir ! Les sportifs se régaleront de la Ducat', les moins aguerris préféreront la BMW, tandis que la Guzzi aura les faveurs des amateurs de beau matériel. **LE SPORT** A ce petit jeu, la 900 SS se frotte les mains... Légère, vive, précise et efficace, c'est un outil pour peu qu'on la bouscule. La BMW et la Guzzi s'opposent : la bavaroise est plus efficace, mais moins vivante, tandis que la V 11 vit au rythme de son twin. **LE DUO** Sans hésitation, la R 1100 S pour sa position acceptable et malgré des poignées passager très mal conçues. Viennent ensuite la Guzzi, utilisable en duo pour un dépannage seulement, et la 900 SS, qui ne donnera pas à votre passager l'envie d'y revenir.

→ ment noire et le recours à des matériaux et équipements de haute volée. Du carbone pour les caches latéraux, les silencieux et le garde-boue avant, une fourche et des suspensions Ohlins entièrement réglables. Rien que du beau matos qui inspire confiance et justifie largement son tarif supérieur de presque 1 500 € par rapport à la V 11 S. Du point de vue technique, la Scura s'en différencie par un embrayage modifié (monodisque au lieu de bidisque) et un vilebrequin allégé. Ses valeurs de puissance et de couple ne changent pas, mais ces modifications





## Roulez sport en oubliant le quatre cylindres pour un plaisir

REVUE DE DÉTAIL

### ASPECTS PRATIQUES

#### TABLEAU DE BORD

Compteur et compte-tours analogiques pour les trois, avec un seul trip. Compteurs très lisibles sur la BMW et la Guzzi, un peu moins sur la Ducati. Seule la BM dispose d'une horloge de bord. Zone rouge à 8 000 tr/mn sur la Guzzi et la BM, rien sur la Ducati. Pas de jauge à essence sur les trois, mais un voyant au tableau de bord.

#### COMMODO

Traditionnels sur les deux italiennes. Traditionnels aussi, mais à la mode bavaroise sur la BM : un clignotant de chaque côté et le bouton d'annulation à droite. On s'y fait, mais il faut du temps. Réglage des leviers par molette à quatre positions pour toutes, sauf l'embrayage de la BM, à trois positions.

#### ANTIVOL

Neiman couplé à la colonne de direction pour les trois, guidon braqué à gauche.

### RÉGLAGE DES LEVIERS

Par molette sur quatre positions, sauf pour l'embrayage de la BM, sur trois.

#### RÉTROVISEURS

Lisibles et bien placés sur la Béhème. Ils ne vibrent pas trop sur la Guzzi et offrent une bonne visibilité. Chez Ducati, ils vibrent et reflètent surtout l'image de vos avant-bras. L'axe de notre rétro gauche a cassé pendant l'essai.

#### STARTER

Malgré l'injection, nos trois belles disposent d'un accélérateur manuel au guidon. Celui de la BM a même deux positions.

#### POIGNÉE DE GAZ

Tirage un poil long sur la BMW, plus court et précis sur les deux autres.

#### BÉQUILLE

Latérale uniquement sur les trois. Elles sont stables et faciles à actionner. En revanche, celle de la Guzzi vient racler le bitume assez vite.

#### BAGAGES

La BM est la seule à proposer des crochets d'arrimage pour

embarquer des bagages.

#### ESSENCE

Bouchon sur charnière pour les trois, ouverture légèrement excentrée sur la droite pour l'allemande, ce qui permet de faire un vrai plein lorsqu'elle est sur la béquille latérale.

#### SUSPENSIONS

Du Ohlins réglable de toutes parts sur la Guzzi. Les trois réglages sont également disponibles sur la Ducati, tandis que la BMW se contente d'un réglage de précharge et de détente, tant à l'avant qu'à l'arrière.

### ENTRETIEN COURANT

#### TRANSMISSION

Par cardan, donc sans souci, pour la Guzzi et la BMW, par chaîne pour la Ducati, avec système de tension par roue tirée.

#### HUILE

Contrôle par lucarne côté droit pour la Ducat', côté gauche pour la BM et par jauge située sous le cylindre gauche sur la Guzzi.

### →Label... inconnu

Comparée à la Guzzi, la Ducati 900 SS ie paraît bien fluette. Fine comme une lame, elle joue aussi de ses charmes, mais dans un autre registre : celui du sport. Mais attention, elle n'est pas non plus de ces sportives japonaises qui se laissent mener du bout des guidons et s'offrent au premier venu. Non, elle se mérite, se fait désirer et ne se livre complètement que si on la domine. Une vraie garce ! Pourtant, quand elle est apparue en 1998, les puristes ont crié au scandale, rejetant en bloc son esthétique inhabituelle et son alimentation par injection, à la place des carbus, qui laissait craindre un caractère moteur édulcoré. Aujourd'hui, les ducatistes savent tous qu'ils se trompaient. La 900 SS ie est non seulement une vraie Ducat', mais sûrement l'une des meilleures. Pour 2002, elle hérite d'un combiné arrière Ohlins et d'un nou-

veau bras oscillant en alu renforcé. A mi-chemin entre l'exclusivité des 998/748 et le compromis sport-GT des ST 2/ST 4, la 900 SS vous propose un air concentré du mythe Ducati sans hériter de ses excès. Vive, légère et précise, cette machine est une danseuse qui virevolte d'une courbe à l'autre. Moins exigeante qu'une 998, beaucoup plus agile que les ST 2/ST 4, c'est un magnifique outil pour dessiner des trajectoires. La 900 SS ne se conduit pas, elle se pilote. D'un bloc, on l'inscrit en courbe en s'aidant du poids de son corps et d'un appui franc sur les repose-pieds. Ensuite, il ne vous reste plus qu'à ouvrir les gaz pour apprécier la précision de son train avant et son excellente stabilité. Son moteur, le twin desmo qui équipe les Monster 900, est un monument de caractère et de bonne volonté. Souple, il reprend à 2 000 tr/mn sur les trois premiers rapports, à 2 500 tr/mn ensuite, le tout sans rechigner et





s originel!

Trois philosophies différentes : la Guzzi est une sportive à l'ancienne qui privilégie les sensations à l'efficacité. A l'inverse, la BM est une arme, même si l'on ne s'en rend pas forcément compte. Quant à la Ducat', c'est une danseuse.

avec douceur. J'en connais qui peuvent oublier leurs a priori sur la rudesse légendaire des Ducati... Même si sa souplesse ne n'en fera jamais une citadine accomplie à cause de sa position de conduite contraignante et de son rayon de braquage de porte-avions, la 900 SS est une machine parfaitement vivable au quotidien - Ducati a même consenti à ménager un petit espace sous la selle pour y glisser un antiviol, une attention aussi rare que précieuse. Plus haut dans les tours, le bicylindre en L de la 900 SS prouve qu'une mécanique relativement simple (refroidissement mixte air-huile, deux soupapes par cylindre) et pas uniquement tournée vers la performance (la marque annonce 80 ch à 7 500 tr/mn) peut encore être dans le coup.

Très coupleux et vif à l'ouverture des gaz, le bloc de la 900 SS vous gratifie de belles accélérations, accompagnées de ce martèlement incessant propre

aux moteurs Ducati. Inutile d'insister sur les hauts régimes, c'est entre 5 000 et 8 000 qu'il délivre le meilleur de lui-même, avec sa voix rauque, ses bruits d'aspiration à l'admission et sa manière de basculer d'un bloc en courbe. Sans cultiver les excès d'inconfort et d'exclusivité que la marque italienne assimile trop souvent à du caractère, la 900 SS vous permet d'entrer dans le clan Ducati tout en restant fréquentable au quotidien.

Concernant son esthétique controversée, Pierre Terblanche, son designer, affirmait en 98, lors de la présentation de la 900 SS : « Une ligne ne naît pas classique, elle le devient avec le temps. Et la 900 SS le deviendra. » Le bougre avait raison. Aujourd'hui, personne ne s'extasie sur ses lignes, mais le fait est que sa silhouette ne choque plus grand monde. Les rabat-joie pourront mégoter sur le léger manque de mordant du frein avant, les pneumatiques d'origine d'une autre →

# OÙ VOUS IREZ, NOUS VOUS SUIVRONS



# AMV

## ASSURANCE moto verte

### Votre devis immédiat au meilleur prix

**N° Indigo 0 820 820 750**

0,118 € TTC / MN



Internet : [www.amv.fr](http://www.amv.fr)  
Minitel : 3615 AMV (0,336 € TTC/MN)

ou par courrier en nous retournant le coupon ci-dessous

DEMANDE DE DEVIS GRATUIT ET SANS ENGAGEMENT  
A compléter et à renvoyer à AMV 33735 Bordeaux Cedex 9

Monsieur  Madame  Mademoiselle

Nom : \_\_\_\_\_

Prénom : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

Code postal : \_\_\_\_\_ Ville : \_\_\_\_\_

Date de naissance : \_\_\_\_\_

Marque : \_\_\_\_\_ Modèle : \_\_\_\_\_

Type : \_\_\_\_\_ Cylindrée : \_\_\_\_\_ CC

Date de la 1<sup>ère</sup> mise en circulation de votre moto : \_\_\_\_\_

Au cours des 36 derniers mois, combien avez-vous eu de sinistre responsable, même partiellement, aussi bien en moto qu'en auto avec un véhicule vous appartenant ou non : \_\_\_\_\_

Date d'obtention de votre permis moto : \_\_\_\_\_ auto : \_\_\_\_\_

Au cours des 36 derniers mois, avez-vous été assuré à votre nom plus de 2 ans pour une moto immatriculée :  oui  non

Coefficient réduction/majoration (bonus/malus) : \_\_\_\_\_

AMV Société de Courage d'Assurances PC 6 330 640 907 SA au capital de 169 000 € Compagnie sous-traitée L'Équité





► 900 km, dont 550 sur nationales et départementales, 300 km sur autoroute et 50 en ville



Toulon, Hyères, Le Lavandou, Sainte-Maxime, Fréjus, Mandelieu, Saint-Jean-Cap-Ferrat, Beaulieu-sur-Mer, Sospel, L'Escarène, Contes, Nice, Le Muy, Vidauban, Le Luc, Besse-sur-Issole, Méounes-les-Montrieux, Signes, Le Beausset, Toulon

#### BONS PLANS

► **La D 558 entre Le Luc et Grimaud.** Il suffirait d'un coup de barbouille sur les bas-côtés pour que l'on se croie sur un circuit. Le revêtement est lisse comme une fesse de bébé et les courbes s'enchaînent. C'est beau, et on peut faire frotter les oreilles sans risque, puisque ce n'est pas très rapide.

► **La N8 qui longe le circuit Paul Ricard.** Là, c'est rapide, et vaut mieux pas sortir à cause du muret et des rails, mais franchement, c'est trop bon : on dirait Laguna Seca, les bagnoles en plus.

► **Les allures de grand parc américain** des alentours de La Garde-Freynet, sur la D 558. La terre rougeâtre, les roches brunes, quelques pins parasols... Un peu de poésie, quoi !

► **L'hôtel-restaurant La Cauquière,** au Beausset.

Tenu par l'ancien international de rugby et joueur de Toulon Marc de Rougemont, l'endroit est familial et décoré avec goût. La nourriture est de qualité et l'ambiance à l'image du taulier, chaleureuse et bon enfant.

**La Cauquière, place Charles-de-Gaulle, 83330 Le Beausset, tél. : 04.44.98.42.75.**

#### MAUVAIS PLAN

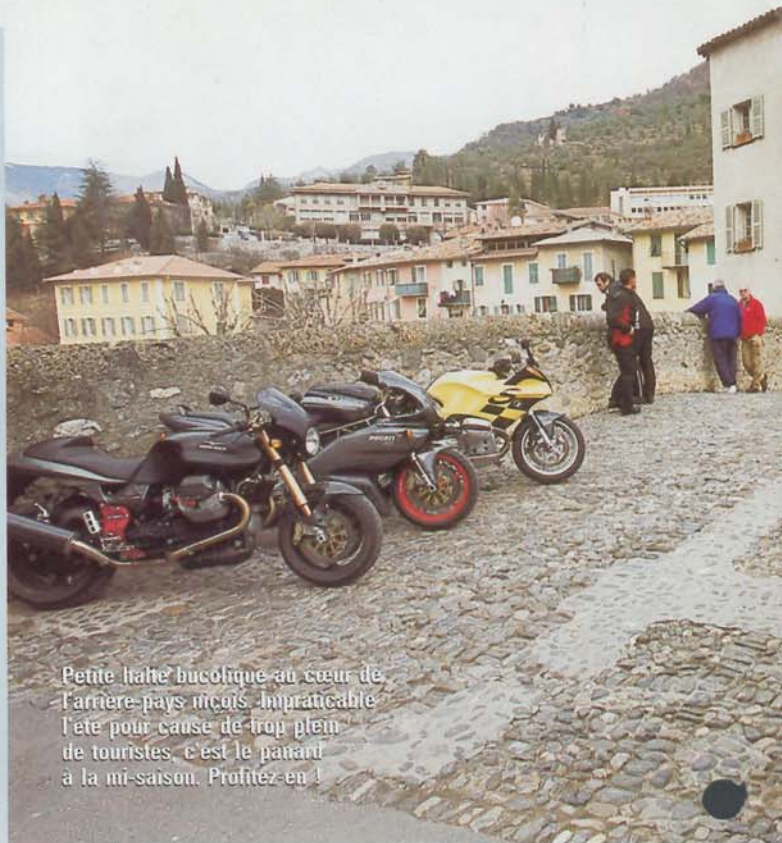
► **Les terrasses des cafés et restaurants de Bandol,** qui dégueulent jusque sur la route. On a l'impression de dîner sur une bretelle d'autoroute tellement les voitures frôlent les tables. Et les effluves de 2-temps vous soulèvent l'estomac... Si, en plus, on vous sert une plâtrée de nouilles infâmes et trop cuites comme celle à laquelle on a eu droit, il ne vous reste plus qu'à traverser la route pour vous jeter à la mer, juste en face.

→ époque (des Michelin TX qui ne sont plus fabriqués depuis deux ans) et un comportement sautillant sur route bosselée. C'est que la 900 SS est une Ducat' pur jus, une sportive pour qui les sensations priment sur l'efficacité. Une machine rafraîchissante qui mérite vraiment d'être redécouverte.

#### Plaisir... kolossal !

A la sensuelle V 11 et à la sulfureuse 900 SS, BMW oppose sa R 1100 S. Haute, large et lourde

(plus de 240 kg avec les pleins), la sportive bavaroise et ses bubons métalliques est bien loin d'afficher la classe de la Guzzi ou l'élégance de la Ducat'. Pourtant, la 1100 S cache sous son allure massive une moto attachante et très agréable. Sa position de conduite est naturelle, ni trop sport, ni trop droite, son moteur est efficace et souple à défaut d'être démonstratif, et la protection permet d'envisager les longues distances. En fait, seule la largeur démesurée au niveau des genoux dérange un peu.



Petite halte bucolique au cœur de l'arrière-pays niçois. Impraticable l'été pour cause de trop plein de touristes, c'est le paradis à la mi-saison. Profitez-en !

En revanche, la bonne surprise vient du châssis. Pour placer la BMW en courbe, il suffit d'observer le point de corde et la moto y va toute seule. Un plaisir ! Quel que soit le niveau de son pilote, la R 1100 S profite de son châssis équilibré et très stable pour distiller un plaisir de conduite jouissif et cérébral : celui de la maîtrise totale de la situation. A son guidon, pas besoin de se cracher dans les mains pour se faire plaisir. Grâce à son centre de gravité très bas – merci le flat-twin – et une répartition des masses savamment élaborée, l'embonpoint de la BMW s'envole dès les premiers tours de roues. Alors on enroule sans stress... et sans trainer, puisque la belle supporte sans problème un rythme élevé. Si l'on excepte quelques vibrations parasites perceptibles à bas régime dans les guidons et le carénage et la brutalité du système de freinage Evo à la prise du levier, cette BMW vous fera oublier tous les clichés habituellement véhiculés par l'écusson bavarois. A savourer sur tous types de routes et sans modération.

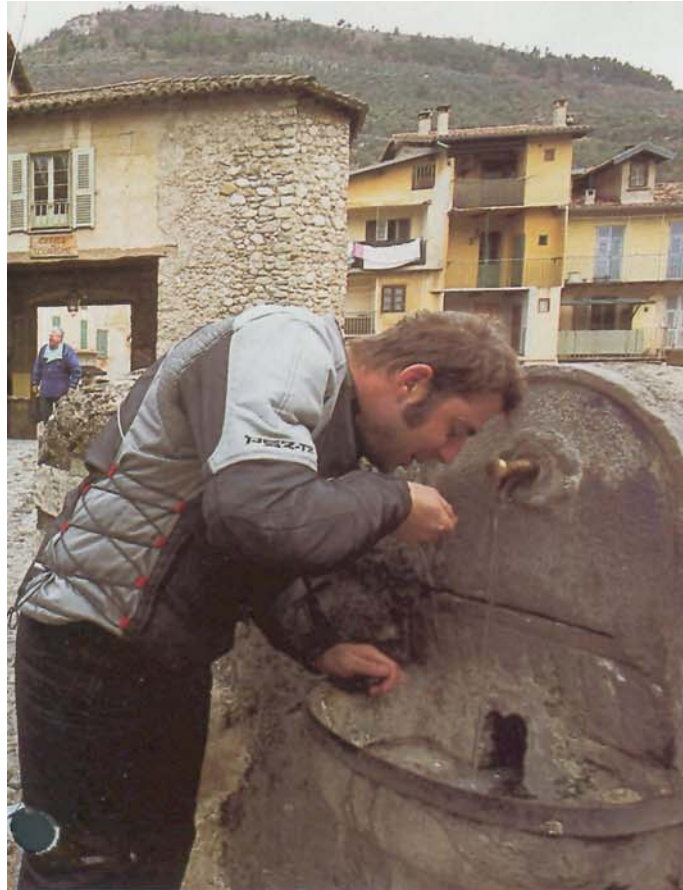
Et alors ? Alors ne comptez pas sur nous pour désigner une gagnante de ce comparatif... qui n'en est pas un. Après 900 km au guidon de nos belles, impossible de les départager, car ces machines se complètent bien plus qu'elles ne se concurrencent. Ensuite, ce n'est qu'une

histoire de sentiments et de sensibilité.

#### A chacun son choix

Les esthètes qui ont la fibre nostalgique craqueront sûrement pour la V 11, une moto tout simplement belle, source de plaisirs mécaniques sans cesse renouvelés. Dans ce cas, dépêchez-vous, car il ne reste plus beaucoup des cinquante V 11 Scura destinées au marché français – dans le "pire" des cas, vous pourrez toujours vous rabattre sur la V 11 Sport. La 900 SS s'adresse aux sportifs dans l'âme. Elle puise habilement ses ressources au cœur du mythe Ducat', sans pour autant verser dans l'excès. Sûrement l'une des meilleures machines de la gamme du constructeur transalpin. Quant à la BMW R 1100 S, elle distille à son pilote un plaisir plus cérébral que physique : elle lui obéit au doigt et à l'œil. Rares sont les machines qui offrent, à l'instar de la R 1100 S, un tel rapport entre efficacité et facilité de conduite. Et, comble du luxe, elle permet d'envisager les longs parcours. Sa polyvalence et son image seront sûrement des arguments de choc au moment du choix. Ces machines qui mettent l'accent sur les sensations plus que sur l'efficacité pure ont en outre le mérite d'allonger la durée de vie de nos permis de conduire... ■



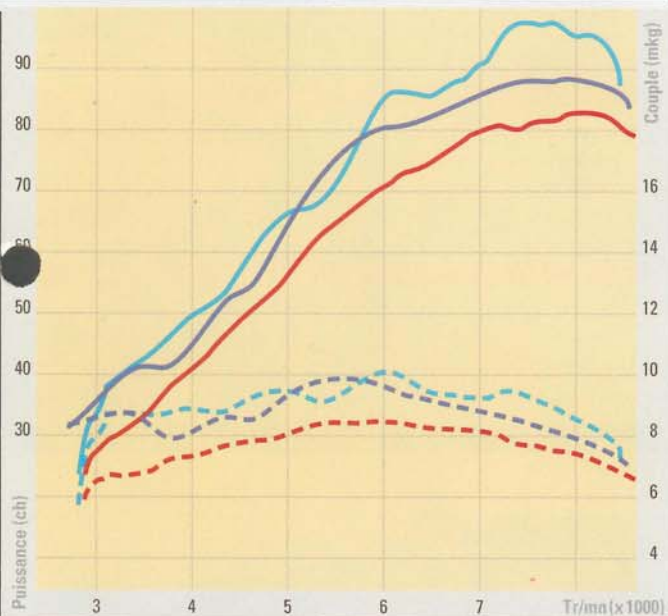


## PUISSANCE ET COUPLE

**BMW R 1100 S** Couple - - - - - 10,2 mkg à 6006 tr/mn  
 Puissance ————— 97,9 ch à 7448 tr/mn

**Ducati 900 SS ie** Couple - - - - - 8,5 mkg à 5906 tr/mn  
 Puissance ————— 82,9 ch à 8070 tr/mn

**Moto Guzzi V11 S** Couple - - - - - 9,9 mkg à 5594 tr/mn  
 Puissance ————— 88,8 ch à 7867 tr/mn



Trois bicylindres de trois architectures différentes : à plat (flat) pour la BM, en L face à la route pour la Ducati et en V dans le sens de la route pour la Guzzi. Avec 904 cm<sup>3</sup> de cylindrée contre 1 085 pour la BM et 1 064 pour la V 11, la Ducati affiche logiquement une puissance et un couple moins avantageux. Pourtant, ses performances surpassent légèrement celles de la Guzzi et approchent celles de l'allemande. Un bénéfice lié à son poids très inférieur (206 kg avec les pleins contre 243 pour la V 11 et 245 pour la BMW). Contre toute attente, la courbe tourmentée de la BMW ne traduit pas du tout le côté fade et linéaire du moteur. Tout comme sa faiblesse aux alentours de 6 200 tr/mn n'est guère perceptible au guidon. Avec la Ducati, c'est l'inverse : la courbe est plate, mais on est loin de s'ennuyer à son guidon. Quant à la Guzzi, on perçoit bien sur la courbe de couple le petit coup de boost que l'on ressent aux alentours de 5 000 tr/mn.

## BMW R 1100 S

### LES PLUS

- Châssis facile et efficace
- Confort et protection
- Polyvalence

### LES MOINS

- Manque de charme
- Frein avant brutal (amplificateur)
- Moteur efficace mais fade

### À RETENIR

► La BMW R 1100 S propose un plaisir cérébral : celui de l'osmose avec son pilote. Dotée d'un châssis aussi facile qu'efficace, la 1100 S vous obéit au doigt et à l'œil. Magique ! Elle affiche aussi une polyvalence bienvenue pour un usage quotidien.

## DUCATI 900 SS ie

### LES PLUS

- Moteur grisant
- Châssis efficace et alerte
- Plaisir à l'attaque

### LES MOINS

- Position de conduite fatigante
- Protection
- Exclusivité

### À RETENIR

► La Ducati 900 SS ie est une danseuse. Légère et agile pour peu qu'on la manie avec fermeté, c'est une authentique sportive dotée d'un moteur envoûtant et d'une partie-cycle sans reproche. Une sportive light, que l'on se plaît à exploiter à fond.

## MOTO GUZZI V 11 SCURA

### LES PLUS

- Moteur envoûtant
- Équipement au top
- Esthétique
- Sensations de conduite

### LES MOINS

- Léger manque de rigidité du châssis
- Poids à basse vitesse

### À RETENIR

► La V 11 Scura est une série limitée élaborée sur la base de la V 11 Sport. Son équipement est enrichi et elle se pare de carbone ainsi que d'une teinte spécifique. C'est une machine sensuelle qui vibre au rythme de son V-twin. Une moto à vivre, tout simplement.

► BMW R 1100 S, Ducati 900 SS et Moto Guzzi V 11 Scura sont des machines à part qui cultivent leurs différences. Plutôt que de tendre vers un compromis, elles développent chacune un certain plaisir de conduite dans un registre qui leur est propre.

► Pas de gagnante au terme de ce comparatif... qui n'en est pas un. Pour choisir entre ces trois machines, il suffit de laisser s'exprimer sa sensibilité. Les esthètes amateurs de mécanique convoiteront la Guzzi, les sportifs seront conquis par la Ducati, tandis que la BMW s'attirera les faveurs des pilotes moins expérimentés, des roule-toujours ou de ceux qui recherchent un peu plus de polyvalence.



## FICHES TECHNIQUES

MOTEUR	BMW R 1100 S	DUCATI 900 SS ie	MOTO GUZZI V 11 SPORT SCURA
Type	bicylindre à plat, 4-temps, refroidi par air et huile, graissage par carter humide	bicylindre en L, 4-temps, refroidi par air et huile, graissage par carter humide	bicylindre en V à 90°, 4-temps, refroidi par air, graissage par carter humide
Distribution	simple ACT entraîné par chaîne, 4 soupapes par cylindre	simple ACT entraîné par courroie, 2 soupapes par cylindre à commande desmo	1 arbre à cames au centre du V, tiges et culbuteurs, 2 soupapes par cylindre
Cylindrée (alésage x course)	1 085 cm <sup>3</sup> (99 x 70,5 mm)	904 cm <sup>3</sup> (92 x 68 mm)	1 064 cm <sup>3</sup> (92 x 80 mm)
Puissance maxi	98 ch à 7 500 tr/mn	80 ch à 7 500 tr/mn	91 ch à 7 800 tr/mn
Régime maxi	8 400 tr/mn	9 000 tr/mn	n.c.
Couple maxi	9,7 mkg à 5 750 tr/mn	8,1 mkg à 6 500 tr/mn	9,4 mkg à 6 000 tr/mn
Alimentation	injection électronique	injection électronique	injection électronique
<b>TRANSMISSIONS</b>			
Transmission primaire	engrenage à taille droite, rapport 1,889 (34 x 18)	engrenage à taille droite, rapport 1,84 (32 x 59)	engrenage à taille droite, réduction n.c.
Embrayage	monodisque à sec, commande hydraulique	monodisque à sec, commande hydraulique	monodisque à sec, commande hydraulique
Boîte de vitesses	à 6 rapports, 1 <sup>re</sup> : 39,1 % ; 2 <sup>e</sup> : 50 % ; 3 <sup>e</sup> : 63,1 % ; 4 <sup>e</sup> : 77 % ; 5 <sup>e</sup> : 88,9 % ; 6 <sup>e</sup> : 100 %	à 6 rapports, 1 <sup>re</sup> : 34,7 % ; 2 <sup>e</sup> : 48,6 % ; 3 <sup>e</sup> : 63,5 % ; 4 <sup>e</sup> : 78,6 % ; 5 <sup>e</sup> : 89,4 % ; 6 <sup>e</sup> : 100 %	à 6 rapports, 1 <sup>re</sup> : 35,5 % ; 2 <sup>e</sup> : 47,9 % ; 3 <sup>e</sup> : 76,6 % ; 4 <sup>e</sup> : 76,6 % ; 5 <sup>e</sup> : 88,2 % ; 6 <sup>e</sup> : 100 %
Transmission secondaire	Paralever, arbre et cardan à double articulation et couple conique	chaîne à joints toriques, braquet 15 x 40 (rapport 2,666)	arbre et cardan, rapport 2,91
<b>PARTIE-CYCLE</b>			
Cadre	structure en alu, coulée à l'avant, soudée à l'arrière, reliée aux carters, bâti tubulaire en acier supportant la selle	cadre constitué d'un treillis métallique en tubes d'acier soudés	poutre supérieure de section rectangulaire et double berceau interrompu, moteur suspendu
Suspension avant	suspension Telelever avec triangle horizontal actionnant un combiné, réglable en précharge et détente hydraulique, débattement 110 mm	fourche téléhydraulique inversée Ø 43 mm, réglable en compression, détente et précharge de ressorts, débattement 120 mm	fourche téléhydraulique inversée Ø 43 mm, réglable en compression, détente et précharge de ressorts, débattement 120 mm
Suspension arrière	monobras Paralever avec triangle horizontal mono-amortisseur, réglable en précharge de ressort et détente hydraulique, débattement 130 mm	Cantilever, bras oscillant en alu, mono-amortisseur réglable en précharge de ressort, compression et détente hydraulique, débattement 136 mm	mono-amortisseur actionné par biellettes, réglable en précharge de ressort, compression et détente hydraulique, débattement 130 mm
Frein avant	2 disques Ø 305 mm, étriers à 4 pistons opposés	2 disques Ø 320 mm, étriers à 4 pistons opposés	2 disques Ø 320 mm, étriers à 4 pistons opposés
Frein arrière	1 disque Ø 276 mm, étrier à 2 pistons opposés	1 disque Ø 245 mm, étrier à 2 pistons opposés	1 disque Ø 282 mm, étrier à 2 pistons opposés
Pneus	120/70 ZR 17" AV ; 170/60 ZR 17" AR	120/70 x 17" AV ; 170/50 x 17" AR	120/70 x 17" AV ; 180/50 x 17" AR

## LES CHIFFRES MJ

Vitesse maxi réelle	238 km/h	216 km/h	219 km/h
Vitesse compteur	250 km/h à 8 700 tr/mn	220 km/h à 8 100 tr/mn	230 km/h à 8 000 tr/mn

ACCELERATIONS			
0 à 100 km/h	3"4 - 58 m	3"7 - 66 m	3"8 - 58 m
0 à 200 km/h	14"5 - 553 m	16" - 632 m	16"6 - 644 m
200 m DA	7"3 - 155 km/h	7"5 - 154 km/h	7"8 - 150 km/h
400 m DA	11"3 - 190 km/h	11"7 - 184 km/h	12"1 - 181 km/h
1 000 m DA	22"2 - 216 km/h	22"5 - 210 km/h	22"9 - 208 km/h

REPRISES SUR LE DERNIER RAPPORT			
60 à 90 km/h	3"5 - 72 m	4"6 - 88 m	3"7 - 79 m
90 à 130 km/h	4"9 - 143 m	5"9 - 168 m	5"3 - 165 m
130 à 160 km/h	4"3 - 172 m	5"2 - 210 m	4"6 - 186 m

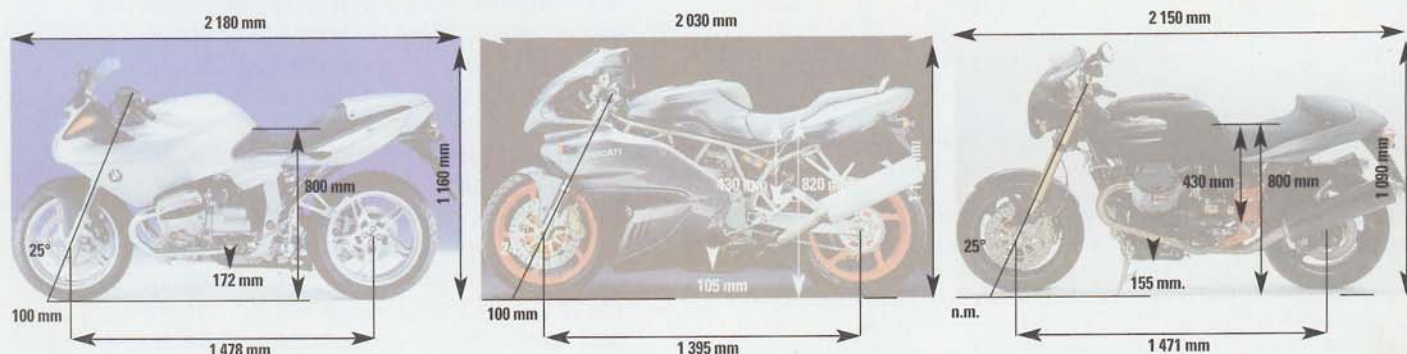
CONSOUMATIONS			
Réservoir	18 l	16 l	22 l
Réserve	4 l	4 l	3 l
Maxi	7,3 l aux 100 km	8,6 l aux 100 km	8 l aux 100 km
Moyenne durant l'essai	7,2 l aux 100 km	8 l aux 100 km	7,3 l aux 100 km
Autonomie moyenne durant l'essai	194 km avant réserve 250 km avec réserve	150 km avant réserve 200 km avec réserve	260 km avant réserve 301 km avec réserve

INFOS PRATIQUES			
Prix clés en main	12 150 € 79 699 F	10 600 € 69 531 F	12 550 € 82 323 F
Coloris	noir, rouge, mandarine, gris-mandarine	rouge, jaune, gris titane	noir
Garantie	2 ans, pièces et M.O.	2 ans pièces et M.O.	2 ans pièces et M.O.
Importateur	BMW France tél. : 01.30.43.93.00, www.bmw.fr	Ducati France, tél. : 01.53.64.94.94, www.ducati.com	Moto Guzzi France, tél. : 01.41.51.11.90, www.motoguzzi.it

BMW R 1100 S

DUCATI 900 SS ie

MOTO GUZZI V 11 SPORT SCURA



► Poids à sec : 208 kg  
► Poids avec pleins (vérifié) : 245 kg  
► Rayon de braquage : n.m.

► Poids à sec : 188 kg  
► Poids avec pleins (vérifié) : 206 kg  
► Rayon de braquage : 3 435 mm

► Poids à sec : 219 kg  
► Poids avec pleins (vérifié) : 243 kg  
► Rayon de braquage : 3 120 mm