

Comparatif 1200 Norge Moto Guzzi-BMW R1200RT

Originale pubblicato in francese da **Franck** all'url:
<http://forums.moto-station.com/showthread.php?t=61969>

Chose promise, chose due: ma 1200 Norge Moto Guzzi ayant maintenant dépassé les 2000 kms je peux tenter un comparatif entre elle et ma BMW R1200RT précédente (que j'ai revendue après deux ans et 31000 kms).

1) Le gabarit des machines:

Si on regarde les deux motos on a l'impression que la BMW est beaucoup plus volumineuse que la Guzzi; c'est à mon avis dû d'une part à l'intégration des rétroviseurs dans le carénage sur la BMW et d'autre part à la hauteur importante de l'avant de la bête (réservoir très haut perché, pare-brise beaucoup plus grand et haut).

Cette hauteur importante de l'avant n'est pas sans incidence sur la position du centre de gravité (plus haut sans doute pour la bête), ce qui fait qu'on n'a pas du tout la même impression de lourdeur avec l'une ou l'autre des deux machines. La BMW est beaucoup plus lourde à l'arrêt et elle impose une plus grande prudence. Avec la Guzzi on a l'impression d'être dans une catégorie en dessous.

2) Le poids des machines:

L'impression ressentie n'est pas vérifiée sur la balance: je me réfère aux chiffres des pesées des essais dans les revues car BMW triche de quasiment 50 kgs entre le poids à sec annoncé (229 kg) et la réalité (entre 275 et 280 kg pour une RT avec le plein, ses valises vides et quelques options). Valises pleines + top case chargé la BMW dépasse largement les 300 kgs.

La Guzzi est donnée pour 246 kg à sec, pour n'importe lequel de ses 4 niveaux d'équipement (ce qui est impossible puisque la GTL doit bien faire 15 à 20 kg de plus que la TL) et les revues l'ont pesée vers 265 kg (en version GT). Il y a donc à peine 15 à 20 kg d'écart entre les deux motos alors que le ressenti ferait dire au moins 50 kg.

3) La hauteur de selle:

La bête est haute, nettement plus en 1200 qu'elle ne l'était en 1150. J'avais été obligé de faire rabaisser la selle standard de 3 cms et c'était encore un peu juste pour être totalement à l'aise avec mon 1m71 lorsqu'elle était chargée en duo. En tout cas j'étais loin de poser les deux pieds à plat au sol.

Sur la Norge (avec la suspension arrière d'origine) j'ai les deux pieds totalement à plat en solo et les jambes trop pliées en duo chargé car le ressort d'ori-

TRADUZIONE di Gattostanco
(www.gattostanco.it)

Cosa promessa, cosa dovuta: la mia Moto Guzzi Norge 1200 ha ormai superato i 2000 km e posso tentare un confronto tra il presente e la mia precedente BMW R1200RT (che ho venduto dopo due anni e 31000 km).

1) tipo di moto:

Se si guardano le due moto si ha l'impressione che la BMW sia molto più voluminosa rispetto alla Guzzi; a mio parere ciò è dovuto da un lato a causa dell'integrazione degli specchi in carena sulla BMW e, dall'altro, all'importante altezza dell'anteriore della bête (serbatoio molto alto, parabrezza molto più grande e alto).

Questa altezza importante dell'anteriore non è senza incidenza nella posizione del centro di gravità (più alto senza dubbio per la BMW), per cui non abbiamo affatto la stessa sensazione di pesantezza nelle due moto. La BMW è molto più pesante da fermo e richiede una maggiore cautela. Con la Guzzi vi è la sensazione di essere in una categoria inferiore.

2) Il peso delle moto:

L'impressione non è confermata dalla bilancia: mi riferisco alle cifre di peso test delle riviste, dove la BMW bara di quasi 50 kg tra peso a secco annunciato (229 kg) e la realtà (tra i 275 e 280 kg per una RT con il pieno, valigie vuote e pochi optional). Con valigie piene e top case montato la BMW passa ben oltre i 300 kg.

La Guzzi è data a 246 kg a secco per uno qualsiasi dei suoi 4 livelli di equipaggiamento (che è impossibile, dato che il GTL dovrebbe segnare da 15 a 20 kg di oltre il TL) e le riviste l'hanno pesata per 265 kg (versione GT). Quindi, vi sono appena 15 a 20 kg di differenza tra le due moto.

3) L'altezza della sella:

La BMW è alta, nettamente nella 1200 che nella 1150 che avevo avuto. Sono stato costretto a diminuire la sella standard di 3 cm ed era ancora non corretta per essere completamente a mio agio con il mio 1m71, quando era caricata in coppia. In ogni caso ero lontano da poggiare i due piedi a terra completamente. Sulla Norge (con la sospensione posteriore di origine) ho entrambi i piedi completamente al suolo quando sono solo e le gambe piegate quando siamo in

gine est trop souple (j'y reviendrait un peu plus tard). Les arrêts sur des routes bombées au revêtement incertain en sont grandement facilités.

4) La position de conduite:

Plus droite sur la béhème avec les jambes très peu pliées; un peu plus sur l'avant pour la Guzzi avec les jambes nettement plus pliées. Je trouve la position de la Guzzi très proche de celle d'un roadster BMW R1150R.

Globalement je suis très bien sur les deux avec mon 1m71 mais je pense que la Guzzi convient mal aux très grands (1m85 ou plus) qui auront en outre les genoux sur les couvre-culasses (chaud l'été!). La béhème quant à elle est très bien pour les grands et pose pb en dessous de 1m70.

Sur des très longs trajets la position de la béhème est peut être un peu plus reposante (pour ceux qui tolèrent un buste très droit).

5) Le confort de selle:

La Guzzi a une selle d'origine excellente, ce qui est loin d'être le cas de la béhème; par contre avec ma selle refaite par Bagster j'étais très bien sur la RT. Pour la passagère, sans le moindre doute, la Guzzi est mieux: le petit bossage sur la selle lui évite de glisser et elle est plus en hauteur avec une meilleure vue à la clé.

6) La protection globale:

Si on regarde les deux machines de l'avant on se dit qu'il doit y avoir un gouffre au niveau protection entre les deux machines; et bien, pas du tout en fait car la Guzzi protège étonnamment bien de l'air froid en tout cas (pour la pluie je n'ai pas encore correctement testé). Malgré son très petit pare-brise (électrique sur la mienne) la tête est parfaitement protégée sans aucun bruit ou remou gênant (avec le pare-brise au plus haut) pour ma taille.

Je doute par contre qu'un pilote de 1m90 soit correctement protégé sur la Norge alors qu'il y a encore de la marge sur la RT pour relever le pare-brise. Néanmoins il existe des bulles hautes adaptables pour les deux machines (assez rares pour la Norge) qui doivent permettre de s'adapter aux grands.

Le buste est aussi à l'abri sur la Norge; par contre les bras et les mains sont moins abrités que sur la RT. Cependant en roulant par des températures proches de zéro et en mettant les poignées chauffantes (très efficaces) au 1er ou au 2ème cran (sur 3 possibles), je n'ai jamais eu froid aux mains sur la Norge.

La protection des jambes est totale sur la RT et très bonne sur la Guzzi pour les genoux (à l'abri derrière

coppia. La responsabilité è del mono posteriore troppo morbido (più avanti ne riparleremo).

Le fermate su strade a schiena d'asino o con superfici incerte sono facilitate molto.

4) La posizione di guida:

Più dritta sulla BMW e con le gambe poco piegate, un po'di più sull'anteriore per Guzzi, con le gambe nettamente più piegate. Trovo la posizione della Guzzi molto vicino a quello di una BMW R1150R roadster. Complessivamente sto molto bene su entrambe con i miei 1m71 di altezza, ma penso che la Guzzi sia sconsigliabile a chi è molto alto (1m85 o più), che avranno inoltre le ginocchia vicine ai coperchi dei cilindri (caldo in estate!). La BMW al riguardo è molto buona per gli alti e meno sotto 1m70.

Nei lunghi viaggi la posizione della BMW è forse un po' più rilassata (per coloro che sopportano un busto molto dritto).

5) Il comfort in sella:

La Guzzi ha un'ottima sella originale, cosa che è ben lungi dall'essere vera nel caso con BMW; con la mia sella Bagster ero molto comodo anche sulla RT.

Per il passeggero, senza il minimo dubbio, la Guzzi è migliore: il piccolo rialzo sulla sella gli impedisce di scivolare ed è più in alto con una vista migliore.

6) La protezione globale:

Se si osservano le due moto dal davanti ci si dice che ci deve essere un abisso a livello di protezione tra le due; ebbene, niente di tutto ciò poiché Guzzi protegge sorprendentemente bene dell'aria fredda in tutti i casi (per la pioggia non ho ancora correttamente provato). Nonostante il suo parabrezza molto piccolo (elettrico sulla mia) la testa è perfettamente protetta senza alcuno rumore o fruscio fastidioso (con il parabrezza tutt'al più alto) per la mia taglia.

Dubito invece che un pilota di 1m90 sia correttamente protetto sulla Norge mentre c'è ancora del margine sulla RT per sollevare il parabrezza. Tuttavia esistono plexiglas alti adattabili per le due moto (abbastanza rari per Norge - però c'è l'Isotta, NdT) che dovrebbero permettere di adattarsi ai grandi. Il busto è al riparo anche sulla Norge; invece le braccia e le mani sono meno riparate che sulla RT. Tuttavia viaggiando con temperature vicine allo zero e azionando le manopole riscaldate (molto efficaci) alla 1^ o alla 2^ tacca (su 3 possibili), non ho mai avuto freddo alle mani sulla Norge.

La protezione delle gambe è totale sulla RT e molto buona sulla Guzzi per le ginocchia (al riparo dietro i cilindri) ma una piccola debolezza esiste al livello delle

les cylindres) mais une petite faiblesse subsiste au niveau des tibias. Les pieds sont assez bien à l'abri sur les deux machines (mais beaucoup moins bien que sur l'ancienne RT de BMW, la 1150). Ma version GTL a des protections latérales pour éviter les éclaboussures dues à la roue AR. elles sont très efficaces mais gênent le réglage de la précontrainte de l'amortisseur AR. La RT est parfaite sur le plan des projections à l'AR mais on ne peut que râler contre le fait que la bavette soit optionnelle.

7) Les rétroviseurs:

Nuls sur la BMW (on voit ses épaules) et beaucoup mieux sur la Guzzi (on y voit très bien en arrière); par contre ils sont de piètre qualité et certains se plaignent de leurs vibrations (pas du tout le cas sur la mienne). Ils seront avantageusement remplacés pour 38 euros seulement les deux par ceux de la Guzzi 1200 Sport qui sont plus esthétiques (noirs au lieu de chromés) et qui donnent entière satisfaction.

8) L'éclairage:

A mon avis très bon pour les deux machines; les petits phares ellipsoïdaux de la Guzzi sont étonnamment efficaces. Pour le réglage de la hauteur, la BMW est mauvaise et la Guzzi en dessous de tout: il faut démonter le dessus du carénage et le tableau de bord pour accéder aux 4 vis de réglage de la hauteur. Cependant un bricolage avec des durites en caoutchouc permet le réglage sans démontage.

9) Le contrôle du niveau d'huile:

Correct sur la béhème grâce à son hublot (mais il faut une lampe de poche) et immonde sur la Guzzi qui nécessite la dépose d'un élément de carénage. Un kit à 70 euros permet d'y remédier et les derniers modèles ont reçu une modif qui améliore grandement les choses mais sans rendre pour autant la manip très pratique.

10) Les valises:

Plus grandes sur la Guzzi (+ 10 litres chacune); les revues trouvent le système de verrouillage sur la moto peu pratique alors que je le trouve excellent et bien meilleur que sur la béhème (essayez de fixer une valise sur la RT par nuit noire!). Le top-case d'origine Guzzi livré avec la version GTL est moins logeable qu'un Givi Maxia (44 litres contre 52 et le fond n'est pas plat); il semble assez fragile mais il fait par contre un excellent dossier pour la SDS et une superbe protection contre les projections par la roue arrière. de plus il est très esthétique.

tibie. I piedi sono abbastanza bene al riparo sulle due moto (ma molto meno bene di quanto sulla vecchia RT di BMW, la 1150).

La mia versione GTL ha protezioni laterali per evitare gli schizzi dovuti alla ruota posteriore. Queste sono molto efficaci ma interferiscono con la manopola che serve a regolare il precarico del mono posteriore.

La RT è perfetta sul piano della protezione posteriore, ma il parafango è opzionale

7) I retrovisori:

Nulli sulla BMW (si vedono le proprie spalle) e molto meglio sulla Guzzi (ci si vede molto bene dietro); però la qualità costruttiva è povera ed alcuni si lamentano delle loro vibrazioni (non è il caso della mia). Si possono sostituire per 38 euro (la coppia) con quelli della Guzzi 1200 Sport, che sono più estetici (neri invece di cromati) e che danno soddisfazione piena.

8) L'illuminazione:

A mio parere molto buono per le due moto; i piccoli fari ellissoidali del Guzzi sono sorprendentemente efficaci. Per la messa a punto dell'altezza, la BMW è pessima e Guzzi ancora peggio: occorre smontare la copertura della carena ed il cruscotto per accedere alle 4 viti di messa a punto dell'altezza. Tuttavia un sano "fai da te" con attrezzi di gomma permette la messa a punto senza smontaggio.

9) Il controllo del livello d'olio:

Corretto sulla BMW grazie a suo oblò (ma occorre una lampada di tasca) ed immondo sulla Guzzi che richiede lo smontaggio di un elemento della carena. Un kit a 70 euro permette di rimediare e gli ultimi modelli hanno ricevuto una modifica che migliora in gran parte le cose ma senza rendere peraltro molto pratica l'operazione (c'è anche la chiave Prodigium - NdT).

10) Le borse:

Più grandi sulla Guzzi (+ 10 litri ciascuna); le riviste trovano il sistema di bloccaggio sulla moto poco pratica mentre lo trovo eccellente e ben migliore che sulla BMW (provate a fissare una borsa sulla RT a notte fonda!).

Il top-case originale Guzzi consegnato con la versione GTL è meno pratico del Givi Maxia (44 litri contro 52 ed il fondo non è piatto); sembra abbastanza fragile ma fa invece un servizio eccellente per la SDS (?) ed da superba protezione contro gli schizzi della ruota posteriore. In più è molto bello esteticamente.

11) Les commodos:

Des plus et des moins sur chaque machine:

-l'inverseur code-phare de la Guzzi est génial (sur la face avant du commodo) alors que celui des BMW est très peu pratique, limite dangereux (on ne le trouve pas avec des gros gants la nuit). Par contre je préfère et de loin, le système de clignotants BMW à celui classiquement japonais de la Guzzi.

Affaire de goût, ce point faisant largement discussion entre motards... Les deux machines ont des leviers réglables par molette à crans et un embrayage à commande hydraulique, très doux dans les deux cas (un peu plus doux sur la béhème).

12) Le tableau de bord:

Celui de la Guzzi est très beau (un véritable arbre de Noël lorsqu'on met le contact la nuit), particulièrement de nuit avec sa teinte orange. Les afficheurs LCD sont quasi invisibles au soleil, celui de la béhème étant en plus trop brillant.

Allez on roule enfin:

13) Les suspensions et la tenue de route:

Beaucoup de choses à dire sur ce chapitre sur les deux machines d'ailleurs.

Ma RT était équipée de l'option ESA(suspension à réglage électronique): c'est assurément très pratique si on alterne fréquemment solo et duo et/ou si on roule cool ou au contraire grosse arsouille. Il y manque cependant une position duo + bagages qui conviendrait mieux aux équipages très lourds. Une remarque: l'ESA ne semble pas exempt de pannes d'après ce qu'on lit sur les forums et les amortisseurs tiennent 25000 kms avant d'être des pompes à vélo. J'ai eu droit à la panne d'électronique et au remplacement vers 29000 kms. Ceci dit avec l'ESA, la RT est un "tapis volant" d'un confort royal et d'une tenue de route fabuleuse. J'ai eu plusieurs fois l'occasion de rouler avec la même 1200RT sans ESA et le comportement ainsi que le confort sont un ton en dessous.

Du côté de la Norve, tout d'abord le point noir souligné par les revues et les propriétaires: la suspension arrière a un ressort beaucoup trop souple et est insuffisamment amortie en hydraulique. Bilan: si on roule cool en solo, ça va mais si on roule vite et/ou à deux la moto pompe trop sur sa suspension arrière et frotte sa béquille centrale et son pot dans les virages (à gauche surtout). Pour la béquille c'est la faute à sa butée en caoutchouc longue de 3 cms qu'il suffit de couper avec un Opinel (et on n'en laisse que 5 mm) mais pourquoi Guzzi ne le fait-il pas d'origine? pour la suspension AR il faut la modifier pour obtenir

11) I comandi

Più e meno su ogni macchina:

- l'invertitore codice-faro della Guzzi è geniale(sulla parete frontale del blocchetto) mentre quello delle BMW è molto poco pratico, al limite del pericoloso (non lo si trova con grandi guanti la notte). Invece preferisco e di gran lunga, il sistema di lampeggianti BMW a quello classicamente giapponese della Guzzi. Affaire di gusto, questo punto facendo in gran parte discussione tra motards... Le due moto hanno leve regolabili per registri a tacche ed una frizione a comando idraulico, molto morbide nei due casi (un po' più morbida su BMW).

12) Il cruscotto:

Quello del Guzzi è molto bello (un vero albero di Natale quando si accende di notte), particolarmente di notte con il suo colore arancione. I dati LCD sono invece quasi invisibili al sole, mentre quello di BMW è perfino troppo brillante.

Via, finalmente si viaggia:

13) Le sospensioni e la tuta di strada:

Molte cose da dire su questo capitolo sulle due moto, del resto.

La mia RT era fornita dell'opzione ESA(sospensione a messa a punto elettronica): è indubbiamente molto pratica se si alterna spesso il viaggiare da solo e in coppia e/o se si viaggia cool o al contrario con grande arsouille (??). Manca tuttavia una posizione coppia + bagagli che converrebbe meglio agli equipaggi molto pesanti. Un'osservazione: ESA non sembra libera da guasti, secondo ciò che si legge sulle forum e gli ammortizzatori tengono 25000 chilometri prima di essere "pompe da bicicletta". Ho avuto un guasto d'elettronica ed diritto alla sostituzione verso 29000 kms. Questo detto, con l'ESA, la RT è un "tappeto volante" di una comodità reale e di una tenuta di strada favolosa. Ho avuto molte volte l'occasione di viaggiare con la stessa 1200RT senza ESA ed il comportamento e la comodità sono un tono sotto.

Per quanto riguarda Norve, innanzitutto il punto nero sottolineato dalle riviste ed i proprietari: la sospensione posteriore ha una molla troppo flessibile ed è insufficientemente ammortizzata nell'idraulica. Bilancio: se si viaggia tranquilli in solitaria, quello va bene, ma se si va rapidamente e/o in coppia, la moto pompa troppo sulla sua sospensione posteriore e sfrega il suo cavalletto centrale e la sua marmitta nelle curve (a sinistra soprattutto). Per il cavalletto è il difetto dovuto al suo paracolpi di gomma lungo di 3 cms che basta tagliare con coltellino (e se ne lasciano soltanto 5 mm) ma perché Guzzi non lo fa d'origine? Per la

un bon résultat. Guzzi s'en est d'ailleurs enfin rendu compte et va livrer prochainement les Norge avec une suspension AR plus dure. Pour toutes les autres, soit on change la suspension complète (750 euros chez EMC, 1100 euros chez Ohlins) ou bien on trouve une solution moins onéreuse. C'est ce que j'ai fait sur la mienne: remplacement du ressort d'origine de 460 lbs/inch par un ressort EMC de 700 lbs/inch et réfection de l'amortisseur Sachs d'origine avec des composants Ohlins chez Suspensions-Sport en Alsace, le tout pour à peine 260 euros.

Le résultat est sans commune mesure: le confort est préservé (amélioré même) et la moto ne pompe plus du tout sur ses suspensions, ce qui lui permet d'avoir une tenue de route quasiment aussi sûre que celle de la BMW. Il est possible que des forts pilotes préfèrent la rigueur du châssis BMW lors de grosses arsouilles mais, pour un conducteur lambda aimant cependant rouler parfois un peu fort, le châssis de la Guzzi est sans faille.

Pour le confort global, après le tâtonnement logique pour trouver les bons réglages y compris pour la fourche avant (réglable uniquement en précontrainte), j'ai trouvé qu'il est vraiment bien quoique un léger poil en dessous de la RT (intermédiaire entre une 1200RT et une R1150R). De toutes façons la RT la plus confortable c'était la 1100 ou la 1150 et pas la 1200. J'ai lu que la Norge était une machine "vive à ne pas mettre entre toutes les mains"! J'avoue ne pas comprendre car je la trouve au contraire très facile de prise en mains. Dès le début j'ai été très à l'aise et j'ai roulé comme avec mon ex RT. Elle est par contre très maniable et peu fatigante dans les petites routes en épingle de montagne, plus facile nettement que la 1200RT qui est pourtant une belle référence sur ce plan.

14) La boîte, le cardan et l'embrayage :

Quand on a connu les machines d'il y a 30 ou 40 ans, les deux sont du velours avec un plus du côté Guzzi dont le cardan et la boîte se font totalement oublier (même si la boîte Guzzi claque assez fortement).

L'embrayage à sec des deux modèles n'est pas ce qui se fait de plus doux mais la progressivité est correcte; la douceur est du côté de la Guzzi et pour la commande du côté de la bête. Une remarque: l'embrayage de la bête émet une horrible odeur de brûlé à chaque démarrage en côte mais il semble ne pas vieillir prématurément.

15) Le freinage:

les deux machines freinent très bien; mon ex

suspension postérieure occorre modificarla per ottenere un buono risultato. Guzzi infine se ne è del resto resa conto e consegnerà prossimamente le Norge con una sospensione posteriore più dura. Per tutte le altre, o si cambia la sospensione completa (750 euro EMC, 1100 euro Ohlins) o si trova una soluzione meno costosa. È ciò che ho fatto sulla mia: sostituzione della molla d'origine di 460 lbs/pollice con una molla EMC di 700 lbs/pollice e modifica dell'ammortizzatore Sachs d'origine con componenti Ohlins presso *Suspensions-Sport* in Alsazia, il tutto per appena 260 euro.

Il risultato è incommensurabile: la comodità è preservata (migliorata anche) e la moto non pompa più sulle sue sospensioni, cosa che gli permette di avere una tenuta di strada quasi a livello di quella del BMW. È possibile che piloti più forti preferiscano il rigore della struttura BMW in occasione di grosse arsouilles (??) ma, per un conducente lambda (?) che gradisce tuttavia viaggiare a volte un po' veloce, la struttura della Guzzi è senza falle.

Per quanto riguarda la comodità globale, dopo l'affiatamento logico per trovare le buone messe a punto anche per la forcella (regolabile soltanto in précontrainte), trovo che è realmente buono, sebbene per un pelo al di sotto della RT (intermedio tra una 1200RT ed una R1150R). In ogni modo la RT più comoda era la 1100 o la 1150 e non la 1200.

Ho letto che la Norge era una macchina "viva da non mettere tra tutte le mani!" Riconosco di non comprendere quest'affermazione, poiché la trovo al contrario molto facile da prendere in mano.

Fin dall'inizio sono stato molto colpito dalla comodità ed ho viaggiato come con la mia ex RT.

È invece molto pratica e poco affaticante nelle piccole strade di montagna, più facile chiaramente che la 1200RT che è tuttavia un bel riferimento su questo piano.

14) Il cambio, il cardano e la frizione:

Quando si sono conosciute le moto di 30 o 40 anni fa, le due sono un velluto con un punto in più per la Guzzi, dove cardano e cambio si fanno completamente dimenticare (anche se il cambio della Guzzi rumoreggia abbastanza fortemente).

La frizione a secco dei due modelli non sono tra i più morbidi, ma la progressività è corretta; la morbidezza è dalla parte della Guzzi e per la precisione da quella della BMW.

Un'osservazione: la frizione BMW emette un odore orribile di ad ogni partenza in salita ma sembra non invecchiare prematuramente.

15) La frenata:

le due moto rallentano molto bene; la mia ex

R1200RT était équipée du freinage à assistance électrique qui n'est plus monté depuis 2007 sur les BMW. Il a souvent été critiqué pour sa brutalité à l'attaque (gênante à basse vitesse même s'il y avait eu de gros progrès depuis les premières 1150 ainsi équipées), son manque de feeling. Pour avoir eu l'occasion d'essayer longuement le nouveau freinage sur un R1200R et une 1200GS, les progrès sont très réels: la puissance reste au rendez-vous et le feeling devient très bon. Quant à l'ABS, sa précision m'a bleufé: je me suis amusé à planter sur le sec des freinages de gorêt avec la R1200R jusqu'à entendre "chantouiller" les pneus et on ne ressent plus la moindre saccade au freinage; l'ABS fait juste parfaitement son boulot.

Le freinage "intégral sport" des BMW actuelles (avec couplage AV/AR à la main droite uniquement) est particulièrement agréable. Guzzi aurait dû conserver un freinage de type intégral d'autant plus que c'était quasiment leur création.

Rien à reprocher par ailleurs au freinage de la Norge particulièrement bien équipée sur ce plan: puissance et progressivité sont au RV. Mais à cause du freinage couplé, avantage à la BMW sur ce point.

Une remarque sur la plongée de la fourche AV au freinage: c'est le point fort de la fourche triangulée BMW d'éviter la plongée mais certains lui reprochent l'absence de feeling qui en résulte. Je ne suis pas un freineur forcené donc aucune gêne ressentie sur mes 4 béhèmes successives ainsi équipées (dont 2 avec ABS).

Quant à la Norge j'ai durci un peu la précontrainte de la fourche AV (5 à 6,5 tours dévissés au lieu des 8,5 standard) et je la trouve ainsi confortable et peu plongeante sur les freinages normaux en solo comme en duo.

16) La consommation :

Les BMW actuelles sont absolument remarquables sur ce plan, la RT tout particulièrement à cause du carénage et des rapports plus longs (0,5 litre de moins qu'un 1200R ou GS). La mienne a fait une moyenne globale sur 30000 kms de 5,0 litres/100 kms en restant toujours entre 4,7 et 5,5. Son gros réservoir de 27 litres lui donne une autonomie record de plus de 500 kms jusqu'à la panne sèche. J'ai fait une fois 4,2 l/100 bornes en duo avec bagages en montagne et plus de 600 kms sans tomber en carafe. l'ordi de bord est particulièrement précis: 0,1 à 0,2 litre/100 kms d'écart au maximum (légèrement optimiste).

On m'avait annoncé une différence de 1 litre pour la Norge et c'est loin d'être le cas. passés les 700 premiers kms durant lesquels elle a consommé un

R1200RT era fornita della frenata ad assistenza elettrica che non è più montata dal 2007 sulle BMW. È stata spesso criticata per la sua brutalità all'attacco (gênante? a velocità bassa anche se ci sono poi stati grandi progressi rispetto alle prime 1150 così equipaggiate) e la sua mancanza di feeling.

Per avere avuto l'occasione di provare lungamente la nuova frenata su una R1200R ed una 1200GS, i progressi sono veramente reali: la potenza resta all'appuntamento ed il feeling diventa ottimo. Quanto all'ABS, la sua precisione mi ha bleufé (??): mi sono divertito a piantare sull'asciutto frenate da maiale con la R1200R fino ad intendere "chantouiller" ai pneumatici et on ne ressent plus la moindre saccade au freinage (?); l'ABS fa proprio perfettamente il suo lavoro.

La frenata "integral sport" delle BMW attuali (con accoppiamento davanti/dietro solo alla leva destra) è particolarmente piacevole. Guzzi avrebbe dovuto conservare una frenata di tipo integrale tanto più che era quasi una loro invenzione. Nulla rimproverare d'altra parte alla frenata della Norge, particolarmente ben fornita su questo piano: potenza e progressività sono da riferimento. Ma a causa della frenata accoppiata, vantaggio alla BMW su questo punto.

Un'osservazione sull'affondamento della forcella anteriore in frenata: è il punto forte della forcella triangolare BMW di evitare l'immersione ma alcuni gli rimproverano l'assenza di feeling che ne risulta. Non sono un forsennato della frenata, dunque non ho risentito di nessun imbarazzo sulle mie 4 BMW che ho avuto consecutivamente così equipaggiate (di cui 2 con ABS).

Quanto alla Norge ho indurito un po' il precarico della forcella (5 a 6,5 giri svitati invece dei dei 8,5 standard) e così la trovo comoda e poco affondante sulle frenate normali, sia da solo che viaggiando in coppia.

16) Il consumo:

Le BMW attuali sono assolutamente notevoli su questo piano, la RT in particolare a causa della carena e dei rapporti più lunghi (0,5 litro di meno di un 1200R o GS). La mia ha fatto una media globale su 30000 kms di 5,0 litri/100 kms restando sempre tra 4,7 e 5,5. Il suo grande serbatoio di 27 litri le dà un'autonomia record: di più di 500 kms fino al rimanere a secco. Io ho fatto una volta 4,2 l/100 finendo, in coppia e con bagagli, in montagna, più di 600 kms senza rimanere a piedi. Il computer di bordo è particolarmente preciso: da 0,1 a 0,2 litri/100 kms di divergenza al massimo (leggermente ottimista).

Mi avevano avvertito di una differenza, a sfavore della Norge, di 1 litro per 100 chilometri. Ma non è così. Passati i primi 700 km, durante i quali ha con-

bon 6,0 litres, elle est vite redescendue à 5,0 à 5,3 l/100 kms sur l'ordi de bord qui est un peu moins précis que celui de BMW: en fait ça donne en réel de 5,4 à 5,7 l/100 kms (solo et duo). Il y a donc à peu près 0,5 l/100 kms entre les deux machines et une autonomie de 400 kms environ jusqu'à la panne sèche pour la Norge.

17) Et le meilleur pour la fin: le moteur:

C'est le très gros point fort de la 1200 Guzzi: son moteur a un gros caractère avec des (très, très) "good vibrations", un magnifique couple dès les bas régimes et une poussée en haut qui est franchement étonnante. Il fait plus de 10 ch de moins que le moteur BMW et semble pourtant être le plus performant. Sur la Norge d'essai (pas la mienne) je me suis surpris à attaquer la zone rouge (8000 trs) et le moteur ne demandait encore qu'à grimper!

Le 1200 Guzzi vibre plus au ralenti (certains pourront trouver que c'est trop, moi pas) et il ne cogne plus du tout au dessus de 2500 trs/mn. sur ce plan le moulin BMW est très bien aussi. En roulant les vibrations des deux moteurs ne sont jamais gênantes mais je suis mauvais juge car j'aime les bicylindres. Ma SDS qui n'avait jamais fait de moto avant la RT et la Guzzi trouve leur confort excellent avec une préférence légère pour la Guzzi.

Le bruit du pot: il faudrait éviter d'en parler pour que la bête n'ait pas les larmes aux yeux. La RT fait un joli bruit étouffé de 2 ch Citroën améliorée là où la Guzzi a un bruit merveilleux mais pas gênant sur des longs parcours car son niveau n'est pas très élevé.

Si on attache beaucoup d'importance à l'agrément moteur, assurément la Guzzi ne peut que séduire.

J'ai réellement beaucoup aimé ma RT et les premiers 2000 kms en 1200 Norge n'occasionnent aucun regret! Je risque de m'attacher fortement à la Guzzi et à ses quelques défauts.

Pour ceux qui en douteraient la Norge joue vraiment comme la RT dans la même catégorie des motos GT et son confort permet d'envisager les mêmes voyages lointains.

Voilà pour ce CR forcément entaché de passion et donc de subjectivité mais j'ai essayé, point par point, de tracer les qualités et les petits défauts de ces deux très bonnes machines.

j'attends vos commentaires.

Franck

sumato un buon 6,0 litri per 100 km, è rapidamente ritornata a 5,0 a 5,3 l/100 km sul computer di bordo, che è un po' meno preciso di quello di BMW: in realtà quello reale va da 5,4 a 5,7 l/100 kms (solo e in coppia).

C'è dunque una differenza di quasi 0,5 l/100 km tra le due moto, ed un'autonomia di 400 km circa fino a rimanere a secco per la Norge.

17) Ed il meglio per finire: il motore:

È il più grande punto forte del 1200 Guzzi: il suo motore ha un grande carattere con (molte, molte) "good vibrations", una coppia splendida fin dai regimi bassi ed una spinta in cima che è sinceramente stupefacente. Ci sono 10 cavalli in meno che nel motore BMW, ma sembra tuttavia essere più performante. Sulla Norge di prova (non la mia) mi sono sorpreso ad attaccare la zona rossa (8000 giri) ed il motore non chiedeva ancora di cambiare!

Il 1200 Guzzi vibra di più al minimo (alcuni potranno trovare che è troppo, io no) e non batte più sopra 2500 giri. Su questo piano il mulinare BMW è altrettanto ok. Viaggiando le vibrazioni dei due motori non sono mai antipatiche, ma sono cattivo giudice poiché gradisco i bicylindres.

La mia SDS (zavorrina?) che non aveva mai fatto moto prima della RT e Guzzi, trova la loro comodità eccellente con una preferenza leggera per Guzzi.

Il rumore dello scarico: occorrerebbe evitare di parlarne perché BMW non abbia lacrime agli occhi. La RT fa un rumore grazioso soffocato di una Citroën 2 Cavalli, molto meglio la Guzzi ha un rumore meraviglioso ma non fastidioso nei lunghi viaggi, poiché il suo livello non è molto elevato.

Se si attribuisce molta importanza al gusto del motore, indubbiamente Guzzi può soltanto sedurre. Ho realmente molto gradito la mia RT ed i primi 2000 kms in 1200 Norge non mi hanno dato l'occasione per nessun rammarico! Rischio di affezionarmi fortemente alla Guzzi ed a suoi alcuni difetti.

Per quelli che ne dubitano, la Norge se la gioca realmente, con la RT nella stessa categoria delle moto GT e la sua comodità permette di prevedere gli stessi viaggi lontani.

Tanto per CR necessariamente pieno di passione e quindi soggettiva, ma ho cercato, punto per punto, la fotografia della qualità e dei piccoli difetti di queste due ottime macchine.

Attendo i vostri commenti.

Franck