

le monde de la **MOTO**  
le mensuel écrit par ses lecteurs

MAI 86  
19 FF - 6 FS

**3 POSTERS**

# ÉGYPTE - LES PYRÉNÉES

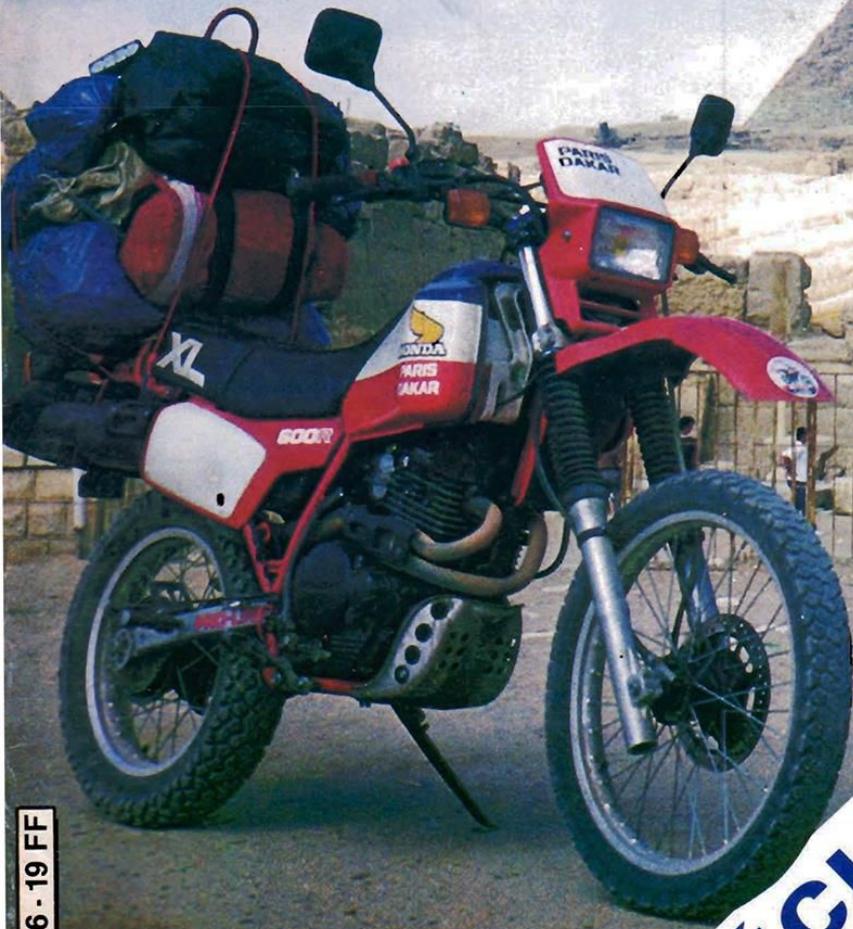
**EXPO HARLEY • YAMAHA 350 XT**

**SUZUKI 1100 • GSX ESD • MOTODD 1200**

**1100 VF HONDA + ORIGINAL 199**

**YAMAHA 1100 XS + PRÉCISION**

**1000 CALIF 2 + GEP 601**



**SPÉCIAL ANNIVERSAIRE  
16 PAGES COULEURS EN PLUS**

M 2160 - 136 - 19 FF

# 1100 VF CUSTOM + ORIGINAL 199

*Bonjour à tous les side-caustes fidèles à nos pages. Je vous rappelle que si, vous aussi vous saurez nous parler de votre attelage, rien de plus simple : c'est sympa, c'est facile, et ça fait plaisir. Alas un peu de canage (pau écrivain) quelques belles photos (pau le plaisir des yeux) ... et hop !*

## Présentation

Moto : VF Honda 1100 Custom.

Side : Original 199.

Au guidon : Hervé.

Dans le panier : 1<sup>er</sup> singe : Suzanne ; 2<sup>e</sup> singe : Aurélien (6 ans).

Pourquoi **Original 199** ? Cela peut surprendre, car évidemment, cela n'est pas son nom d'origine. Voici quelques explications.

Au départ, le constructeur du side acceptait de nous monter l'attelage. On l'avait donc chargé de nous procurer une VF neuve. Et là, manque de pot, il nous apprend qu'elle n'était plus disponible (fin de la série en France). Je suis donc allé voir d'autres concessionnaires Honda. Et là, avec de la chance, il y en avait encore une en stock. Je retourne tout content de ma trouvaille chez mon ex-motociste, lui annonçant la bonne nouvelle. A partir de ce moment-là, plus rien n'était possible. C'est-à-dire le montage de l'attelage et bien sûr son autorisation pour que je puisse l'atteler par mes propres moyens. Ce qui devenait problématique pour l'homologuer.

Je suis donc allé ailleurs me le faire monter et c'est à ce moment-là que le side, n'ayant plus les mêmes caractéristiques, a été rebaptisé Original 199.

## Choix de la moto

Pourquoi une VF ?

- Pour la puissance du moteur,
- Pour sa gueule,
- Et surtout pour son couple (contrairement à ce que l'on pourrait penser, elle n'en manque pas).

La force du moteur est assez impressionnante. Jusqu'à 4.000 tours le couple est roi. A partir des 4.000, on a l'impression qu'une turbine se met en route. Alors là, ça tire vraiment.

## Modifications apportées à la moto

Kit Jeaniel : fourche, roue 15 à l'avant, roue 14 à l'arrière, faux cadre et renfort.

Peinture personnalisée, on a mis la même que celle du side, c'est celle du Père Decker.

## Modifications apportées au side

Tout était à refaire, sauf la coque.

Etant attelé à mon ancienne moto 850 Guzzi, mon châssis cassait tous les 1.000 km. Il avait donc pris au cours des 3 années, facilement une bonne vingtaine de kilos de soudure sur environ 40.000 km.

C'est pourquoi, tout a été viré à la ferraille et même pas pour un rond.

Je possède actuellement un nouveau châssis en tube étiré qui s'avère très solide car j'ai fait 30.000 km en même pas 2 ans sans une soudure et sans resserrer un boulon.

Qui l'a construit ? C'est Jeaniel, que je remercie au passage pour son boulot et sa bonne finition.

## Tenue de route

Impeccable, même à grande vitesse aucun problème. Les virages se passent bien sauf sous la pluie, où il faut réduire la vitesse.

## Performances

Largement au-dessus de la vitesse autorisée.

# GUZZI 1000 CALIF II + GEP 601

*Je vois, qu'à face, vous connaissez le principe: vous voulez parler de votre attelage, vous faites de belles photos (au diapos), un texte et hop-hop!!!*

## Je ne voyais qu'elle

Non, ce n'est pas une Japonaise qui se cache derrière ce superbe carénage. Achetée en décembre 84 aux Ets Chevalier, concessionnaire **Moto Guzzi** à Marseille, lors de mon passage dans son magasin. A ce moment-là je possédais une V7 Spéciale des années 70 attelée à un **Gep** de 73.

Devenu Guzziste par hasard et pas mécontent de cette machine. En effet, c'est vers 160.000 km que j'ai fait faire une remise à neuf du moteur par ce même concessionnaire. Je décidai donc d'acheter une Guzzi, de toute façon il n'en aurait pas été autrement car, lorsque je suis entré dans le

magasin, elle m'attendait au milieu de quelques autres motos, mais je ne voyais qu'elle.

Je crois que ma femme était encore plus enthousiasmée que moi et a contribué largement à cet investissement.

## Hésitations

Quelques jours plus tard, le temps de faire les papiers nécessaires, j'étais encore un peu hésitant car faisant du side depuis de nombreuses années, ça change les habitudes. Mes premières impressions ? La position de conduite très agréable, un couple fabuleux malgré le rodage, un freinage efficace et une bonne selle (le pied quoi !).

Mais malgré cela, je n'avais qu'une seule envie, celle de ratteler au plus vite car, quand on a goûté aux joies du side, on ne peut plus s'en passer. Mon choix fut vite fait, puisque n'ayant jamais eu de problème avec mon Gep, je décidais donc de chercher un constructeur. Je pris contact avec M. Grangon à Valence, qui me proposa sa nouvelle version, le 601, qui offre plus de possibilités que le

600, plus long, plus large, un coffre accessible du dehors, un hard-top et un prix raisonnable. Monté par ses soins, je tiens à signaler que le montage a été gratuit, le délai de construction de ce Gep a pris environ 3 semaines et le montage une petite matinée.

## Croisière blanche "maison"

Une fois le side attelé et ayant une grande envie de manger de la route, nous décidâmes de partir faire une petite croisière blanche à notre façon. Le 20 décembre 84, nous partons pour les Ardennes, près de la frontière belge, 930 km de route, en cette période pas la peine de vous dire que la neige et le froid sont au rendez-vous.

Problèmes rencontrés sur le parcours : les pattes du garde-boue arrière de la moto ont cassé à deux reprises. Le remède : les changer bien sûr et j'ai adapté une bride le fixant ainsi au porte-bagages. J'ai aussi supprimé les rivets qui le rendent soli-

daire à la partie du cadre, en les remplaçant par des vis avec des silent-blocs. A ce jour, plus aucun problème, mais les vibrations sont toujours présentes. Au bout de ces 900 km, après s'être arrêté quelques heures sous la neige, plus moyen de démarrer, elle avait pris l'humidité, navrant quand je pense qu'avec la V7, je n'avais jamais connu ce problème (mais les temps ont changé et le matériel aussi). Je l'ai mise à l'abri jusqu'au lendemain. Quand je l'ai remise en route, elle ne tournait plus que sur un cylindre. J'ai donc séché les vis, les anti-parasites et elle est repartie. Pas de problèmes pour le retour.

## Comportement de l'attelage

A 7.000 km, un joint de culasse cylindre gauche HS (problème de croissance sans doute). Malgré cela, celle-ci reste une très bonne machine, elle s'adapte très bien pour atteler, elle ne guidonne pas du tout, on économise l'achat d'un amortisseur de direction.

En ce qui concerne le panier, le Gep est, pour ma part, un très bon side. L'ensemble est parfait. Le side, aérodynamique, a une étanchéité de 15 sur 20.

J'ai tout de même apporté quelques petits aménagements, le changement des amortisseurs d'origine que j'ai remplacés par des amortos réglables et plus durs, le siège remplacé par un de R 5 TS que l'on peut



régler et incliner. Le pare-brise est devenu rabattable pour faciliter l'accès, ce qui est un problème sur pas mal de sides.

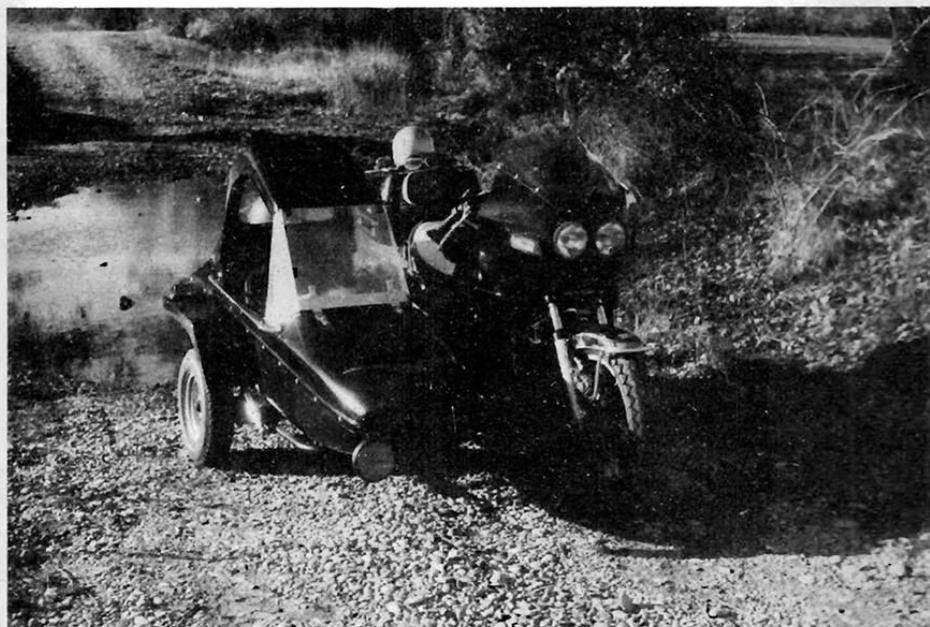
J'ai aussi supprimé le pare-brise de la moto qui s'avère très bien en solo, mais attelé c'est différent surtout quand souffle le mistral, on attrape les glandes, trop de prise au vent, cela diminue considérablement la vitesse.

## Un petit air sportif

J'ai donc adapté un carénage spécial Calif de chez **Chaplot**, juste quelques découpes pour passer les attaches du side, un peu de patience

et une fois le travail terminé, quelle merveille (jugez par vous-même), quelle différence de conduite, le guidon rabaissé, la moto devient sportive. Surtoût que j'ai changé les pots par des pots adaptables plus courts et plus bruyants. Mais je pense que si l'on veut être performant cela est nécessaire et rend l'attelage plus beau et plus sportif. J'ai fait aussi l'achat d'un top-case **Ghistri** qui est de très bonne qualité et d'une finition parfaite.

A bientôt sur les routes de France et de Navarre. Salut à tous mes ami(e)s et aux side-caristes. Longue vie au Monde de la Moto.



## Adresses utiles

### Ets Chaplot

La Tuillerie, Orbigny, 37460 Montrésor. Tél. 16.47.94.23.21.

### Ets Chevalier

2 et 4, rue de l'Escalier, 13003 Marseille. Tél. 16.91.50.77.36.

### Ets Ghistri

Fiefs aux Moines, 85340 Iles-d'Olonne. Tél. 16.51.33.10.51.

### Moto Guzzi Sicem

11, rue de Normandie 92600 Asnières. Tél. 47.90.28.79

### GEP

12, rue du Château Vert 26000 Valence. Tél. 75.43.61.42

**Famille Bourguignon Ghislain, 17, av. de la Côte Bleue, 13960 Sausset-les-Pins. Tél. 16.42.45.07.60.** ■