

LE MONDE DE LA

AVRIL 89
21 FF
6,50 FS

MOTO

écrit par ses lecteurs

BMW K 100

COMPARATIF YAMAHA 900 XJ

GUZZI 1000 LE MANS

SUZUKI 240 RH



L'AFRIQUE

TAHITI

BALADES

M 2160 - 168 - 21,00 F



3792160021007 01680

NOS PAGES SIDES

GUZZI CALIF + JEWELL

L'idée d'acheter un side-car me trottnait dans la tête depuis un bon moment. J'avais fait l'acquisition d'une GUZZI CALIFORNIA T3 en juillet 78 dans cette perspective. A cette époque, je ne lisais pas de revue moto et ne connaissais donc aucun constructeur.

IL MIE LE FAUT

Un beau jour de mai 81, sur le parking d'un supermarché, je restais en admiration devant un side JEWELL 1 place attelé à une 750 DOHC. J'en fis au moins dix fois le tour, relevais l'adresse du constructeur et discutais avec le propriétaire qui rangeait son caddie de provisions dans le coffre. Ma décision était prise : c'était le même que je voulais. Tout m'avait séduit sur ce side : ses formes très harmonieuses et aussi le fait que la petite roue de 10 pouces soit bien cachée dans une aile dessinée dans le style de l'ensemble.

Un petit coup de fil à Albens pour passer commande et un mois et demi plus tard je me rendais en Savoie en passant par la Suisse. Leslie Harlam* m'accueillit très chaleureusement et sa sympathique équipe se mit immédiatement au travail pendant que j'allais me reposer (j'avais en effet roulé une partie de la nuit).

A quatre heures de l'après-midi, j'eus la satisfaction de voir mon attelage prêt à rouler. Je fis mes premiers tours de roues sur le parking d'un petit magasin de meubles avoisinant. J'étais bien loin d'être aussi à l'aise qu'aujourd'hui au guidon de ma moto. Les précieux conseils de mon instructeur m'aiderent beaucoup dans mon apprentissage et le lendemain je repris la route avec plus d'assurance.

Ce premier side-car avait une place, il était de couleur noire, avait un très bon siège haquet, une roue en alliage de 10 pouces vraiment très jolie. L'ensemble GUZZI-JEWELL était parfait. Je l'avais moquetté et avais posé un lecteur de cassette. Ce side s'avéra un peu petit et je le vendis tout en gardant ma T3 qui n'avait subi aucune modification.

UN NOUVEAU PANIER

En 1983, je fis l'acquisition d'un panier plus large toujours de la même marque que le précédent.

Il avait été redessiné au niveau de l'aile, le pare-brise était maintenant démontable facilement et il était beaucoup plus étanche que le premier. Enfin les anciennes attaches à rotules furent remplacées par de nouvelles plus robustes encore. Le siège était une banquette bien conçue mais un peu trop ferme. Je choisis également de faire monter la fameuse fourche JEWELL à double balancier et mono-amortisseur Fournalès et, bien sûr, deux roues de 15 pouces en alliage. Le confort de conduite en fut très nettement amélioré. Pour des raisons familiales, j'ai dû vendre mon attelage complet deux ans plus tard à un couple de Chantilly (bonjour Philippe et Yoyo).



Mon deuxième attelage avec ma Guzzi T3.



Mon troisième side-car, le panier est toujours un Jewell mais la moto une calif II.

DU BEAU TRAVAIL

En juillet 86, je me décidais à acheter une CALIFORNIA 2, blanche, avec laquelle je roulais trois mois en solo avant de repasser une petite commande à Albens le printemps suivant. Mon choix, vous l'avez deviné, se porta sur un JEWELL 1 place et demie de couleur blanche. Il avait subi encore quelques modifications, notamment la roue qui passe de 10 à 13 pouces, ce qui améliore considérablement le confort de la passagère. La banquette qui était en simili est désormais en velours.

Je changeais la fourche d'origine pour une BERINGER et des roues de 15 pouces à rayons de chez KRAJKA.

Les amortisseurs sont maintenant des OHLINS. L'ensemble se conduit très bien et ne lève pas facilement. Pour améliorer l'esthétique, j'ai réussi à remonter mon garde-boue d'origine en le bricolant un peu et j'ai trouvé pour 150 F un enjoliveur avec des rayons plastiques chromés plus vrais que nature, pour la roue du side.

J'ai parcouru environ 40 000 km en side-car sans le moindre problème. La consommation est d'un peu plus de 6 litres sur grand parcours à une vitesse moyenne de 110/120 km/h. Si je suis resté fidèle à la marque JEWELL c'est pour le sérieux de leur travail et parce que leur side-car est beau, tout simplement.

Quant à Leslie Harlam, je ne peux que le remercier encore ici pour son dévouement et vous rapporter une phrase qu'il m'a dite à propos de la prudence : "en side-car, il faut faire attention à 5 km, à 500, à 5000, à 50 000...."

Bonjour à Philo et Evelyne de la Plaine sur Mer (44) et merci encore pour leur accueil. Bonjour à Jean-Jacques, Philippe et Corinne.

PRIX

CALIFORNIA 2	47 895 F
PRIX SIDE-CAR	18 414 F
1 FOURCHE	5 400 F
2 ROUES 15 "	6 797 F
Accessoires (montage)	1 200 F
TOTAL	79 796 F

Tout side-cariste passant dans la région peut venir planter sa toile de tente sur notre terrain pour le temps qu'il veut.

Florence et Hervé ROBINET 7, Av. de la Côte d'Or 39100 DOLE.

* NDLR : Comme le savent tous nos "anciens" side-caristes, Leslie Harlam ne s'occupe plus de la fabrication des Jewell (avec 2 "1") à Albens. La fabrication des sides Jewell (1 "1") a été reprise par une autre maison.

CALIF II + PALMA

*La famille : Laurent : 29 ans
Elisabeth 29 ans
Fabienne 5ans
Bibiche, le greffier de 9 ans.*



Attelage précédent

BMW R 100 RT + Monaco
Aucun problème si ce n'est d'avoir roulé un an sans homologation. La moto n'avait subi aucune transformation (juste 2 cales de 3 cm dans la fourche) et totalisait 55 000 km. Trouvant trop onéreuses les transformations nécessaires, nous optons pour l'achat d'une Calif II neuve tout en gardant notre side.

La moto

1000 Calif II achetée neuve en mai 1984, elle totalise maintenant 38000 km.

Quelques petits problèmes sans rien de grave :

- 12500 km : joints d'embase et de culasse cylindre droit et gauche changés. (Certainement dû à un mauvais serrage lors de la révision des 1000 km)
- Ils ont monté à la pâte à joint bleue suivant les conseils de LBC moto à Blois. Pas de problème depuis.

- 20000 km : câble d'embrayage cassé, changé par un câble standard graissé au préalable et passé dans l'ancienne gaine (coût du câble 7 francs).

- 26000 km : Câble de compte-tours cassé.

- 28700 km : 2 câbles d'accélérateur.

- 33800 km : Amortisseur d'origine gauche, bague de réglage cassée. La paire changée pour des Ohlins spécial side, excellent.

- 35000 km : Joints de fourche usure normale des lèvres.

Si ce n'est l'entretien courant avec une mécanique accessible, c'est une très bonne machine ne rechignant jamais la tâche avec un couple tracteur. Le rodage est assez long (fini réellement au-delà de 10000 km), la consommation d'huile moteur est nulle.

Le side

Monaco acheté neuf en 1983, totalisant 15000 km lors du montage sur la Guzzi.

Transformé en Palma (capote pare-brise AV et AR = attache spécifique Guzzi commandés Nantes, coût environ 3000 F). J'ai posé de la moquette et insonorisé avec de la laine de verre et du polystyrène.

Pose d'un chauffage électrique (Nekerman).

Pour Fabienne pose d'un siège bébé auto multi-positions monté sur de la mousse pour atténuer les vibrations.

J'ai fait une malle AR avec du contreplaqué marine.

Adjonction d'un phare H4 (code-phare) sur le côté droit.

L'attelage

Assemblé en juin 1984 après les 1500 premiers kilomètres



La moto par Gilbert des Ets Rigollet à Ambérieux en Bugey (01), du bon travail.

Modifications : aucune
Amélioration : amortisseur de direction de coccinelle, il efface le guidonnage pour plus de tranquillité.
Amortisseur moto Ohlins spécial side.

Freinage

L'ensemble ne se déporte pratiquement pas à gauche lors de freinages violents, cela est dû au freinage intégral Guzzi, un gros avantage par rapport à mon ancien attelage.
Confort
Assez ferme durant les 10000 premiers kilomètres. Aucune plainte à ce jour de la part des trois passagères.

Attaches

(4 points)
Aucun problème sur les 50000 km du panier.
Vérification du serrage des colliers tous les 10000 km, cela n'a jamais bougé.

Quelques chiffres

Vitesse maxi compteur dans les conditions optimum : en 5ème à 6500 tours : plus de 60 km/h
en 5ème à 5500 t/mn, 150 km/h
la 5ème est un peu longue d'où l'avantage des roues de 15" à l'air.

Consommation

Route : 110 à 120 km/h, 7 à 8 litres
ville : usage urbain : 8 à 8,5 litres
sure pneu
l'avantage de la roue d'origine (18") avec pneu moto est de pouvoir deteler quand on veut 10 mn pour le démontage du side, ça se discute.

Pneu AR, durée :

10000 km : Pirelli MT 48 d'origine
10000 km Avon spécial side
10000 km Avon roadrunner
10000 km Michelin M 48 gonflé à 2,7 kg/cm², le meilleur.

6500 km Metzeler Bloc K spécial side, trop tendre, usé à ce jour.

Les pneus spécial side ne peuvent être employés pour l'usage de la moto solo, le prix m'a intéressé (entre 350 et 400 F)

Pneu AV

26000 km Pirelli MT 48 d'origine Bloc K Metzeler, inchangé à ce jour, correct pour l'avant.

Plaquettes de frein

Changées environ tous les 14000 km
La fonte, ça freine mais ça use.

Nous envisageons peut-être l'achat d'une jante de 15" pour l'AR, celle-ci étant à des prix plus abordables et nettement plus esthétique qu'à leur début. La fourche d'origine effectue bien son office sans aucune faiblesse, gonflée au maxi (4 kg/cm²) + 1 cm de cale pas de problème.
Bonjour les musclés, aucune comparaison avec les fourches à balancier qui atténuent les efforts de la conduite. Enfin notre ensemble nous satisfait pleinement. Un grand salut à tous les motards et side-caristes avec ou sans transformation.

La moto a un couple tracteur efficace et ne rechigne jamais à la tâche, le side est un Monaco transformé en Palma.

Famille CORMIER Laurent 15, résidence "Le Coteau" PARCAY MESLAY - 37210 VOUVRAY

