N° 93 NOV-DÉC 1992

LE PAVÉ DANS LA MARE

MOTO MAGAZINE

LOI LALONDE : LES ABUS

Tests : gants d'hiver et top-cases
Permis à points... suite
Les nouveautés 93 à Cologne
Essai : Sporster 883 et 1200 HD

DANY DIEUDONNE

LES EDITIONS DE LA FFMC - MENSUEL - PRIX 22 F - I.S.S.N. : 1157-4137

ESSAI SIDE-CAR

MOTO GUZZI 1000 CALIF II + POLY FAY

Six ans après l'acquisition de son attelage un lecteur nous donne son impression : En 1986, après plusieurs années de solo, des mois d'économie et de renseignements, nous nous dirigeons en direction du Fay-le-Clos chez le sieur Babad pour y acquérir un side-car Poly Fay une place et demie. Nous l'avons choisi parce que nous trouvons qu'il est le plus beau du marché et son prix est imbattable.

PLAISANT ET ECONOMIQUE

Monté sur une Honda 1000 GL, nous nous sommes faits de supers plaisirs et nous avons fait connaissance d'une horde de side-caristes, à travers la France et l'Italie. Notre plus beau souvenir est le Tourist Trophy auquel nous nous sommes rendus en 1988 avec nos deux filles, Anaïs et Chloé, agées à l'époque de 3 ans et de 15 mois. Le seul hic, de taille, vient du 1000 GL avec lequel nous n'avons eu que des problèmes. Ce qui n'est pas courant sur cette machine qui a une réputation de fiabilité. Finalement, nous avons craqué et du coup réalisé un vieux rêve : atteler une Moto Guzzi California II à notre Poly Fay. Nous avons hésité longtemps avant d'acheter une Calif, d'une part à cause du coût et d'autre part pour la réputation des Moto Guzzi : du super-costaud mais des petits problèmes en permanence (cables, électricité, etc). On achète donc notre Calif d'occase chez un concessionnaire Moto Guzzi à Vittel avec un tas de modifications dont certaines règlent tous les petits problèmes « guzziens » renommés à savoir : des cables d'accélérateur et d'embrayage avec une courbe plus large que ceux d'origine, un guidon de Calif III plus beau et plus grand que celui de la II (intéressant en side-car), des filtres à air KN qui améliorent ainsi l'accessibilité mécanique, une batterie de 4L moins chère (prévoir une protection sur la cosse du positif pour éviter un court-jus avec le dessous de la selle), la suppression des contacteurs de sécurité d'embrayage et de béquille laté-

Entretien et coût sur 25 000 km

- attelage side-car : main-d'œuvre, montage kit 15" Béringer, montage side-car : 1700 francs, kit 15" Luxe : 7032 francs, supplément Fournales : 928 francs,
- deux navettes de starter directement sur les culasses : 96 francs (évitent les problèmes de câbles grippés),
- deux pipettes de carbu en alus plus joints : 36 francs (celles d'origine en plastique finissent parfois par se casser),
- un croisillon essence plus durit (permet d'ouvrir un seul robinet pour alimenter les deux carbus),
- deux gicleurs 135 mm de diamètre : 30 francs (à cause des pots...homologués),
- un bouchon : 35 francs (attention au serrage des bouchons de vidange et de niveau de boîte, moteur et couple conique, le pas est très fragile),
- pneu arrière Firestone 125 x 15 : 310 francs,
- l'amortisseur Koni du side-car étant un peu faible, Poly Fay m'a fourni un ressort plus dur : 130 francs. Du coup, j'ai découpé le Poly et agrandi le passage pour l'amortisseur,
- la consommation aux 100 km est d'environ 7 à 7,5 litres.

Le 1000 Guzzi attelé au panier Poly Fay et monté avec des roues de 15 pouces possède une bonne tenue de route. Le freinage intégral cher à Guzzi est idéal en side (mais la roue de celui-ci n'est pas freinée).

Fiche technique Calif 1000 II

MOTEUR

Type : 2 cylindres en V 4 temps
Cylindrée : 948,8 cc
Alésage X course : 88 x 78 mm
Compression : 9,2 : 1
Puissance maxi : 64 cv à 6700 tr/mn
Couple maxi : 7,7 mkg à 5200 tr/mn
Alimentation : 2 Dell'Orto 30 mm
Allumage : électronique
Démarreur : électrique

TRANSMISSION

Embrayage : à disque sec
Transmission primaire : par cardan
Boîte de vitesses : 5 vitesses

PARTIE CYCLE

Suspension AV : à balancier
AR : bras oscillant avec amortisseurs télescopiques
Frein : système intégral
AV : 2 disques 300 mm de diamètre
AR : disque 270 mm de diamètre
Pneus AV et AR : de voiture

DIMENSIONS ET POIDS

Longueur : NC
Réservoir : 25 l
Poids à sec de la moto : 250 kg

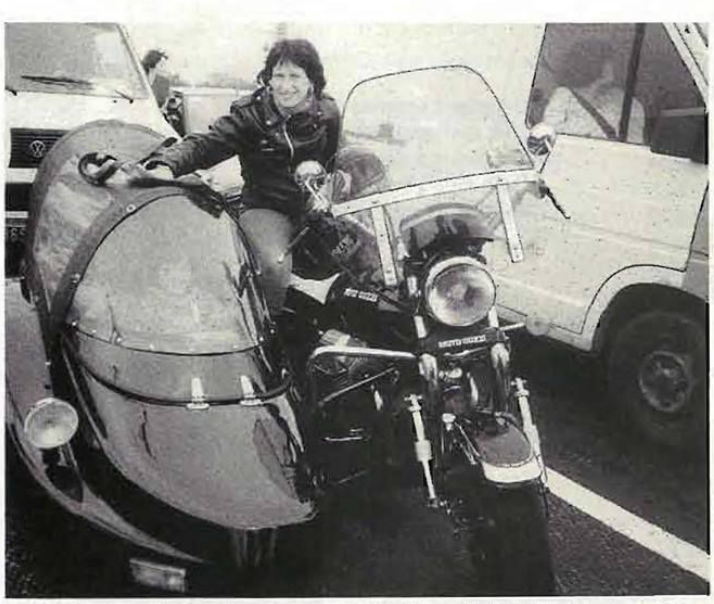
rale qui ont tendance à s'oxyder, un filtre à huile de 2 CV (25 balles au supermarché) et une paire de Fournales à l'arrière.

25 000 km au guidon

Quand je suis passé de la Goldwing à la Calif, ça m'a fait la même sensation que d'aller d'une Ferrari à une 2CV, j'avais l'impression de ne pas avancer et j'avais tendance à tirer sur le bicylindre comme un sauvage. Ensuite, je me suis fait au rythme de la moto et j'ai commencé à apprécier le couple d'enfer du moteur, le bruit envoûtant, le freinage intégral, le look typique de la Calif. Au bout du compte, je n'ai qu'un petit reproche à lui faire, le groupe propulseur manque un peu de puissance. La vitesse de pointe n'excède pas 150 km/h. Cela dit, j'apprécie tellement d'enrouler sur le couple que ça compense ce défaut. Pour ce qui concerne la tenue de route de l'attelage, le side étant le même que sur le Gold, le comportement est sensiblement équivalent (le Gold était déjà en roues de 15", fourche d'origine avec une raidisseur ; le Guzzi fourche 15" et roues 15"). Elle est correcte pour un attelage à vocation familiale. Les roues de 15" équipées de pneus de 2CV (125 ou 135/15) abaissent le centre de gravité du véhicule, ce qui lui permet de mieux coller à la route et donc de moins lever dans les virages à droite. Les attelages sportifs sont fréquemment montés en 14" et même en 13" avec des pneus larges. Je n'ai pas fait ce dernier choix à cause de la garde au sol trop limitée.

Pour s'arrêter, même en urgence, mon attelage tire droit et le freinage Guzzi (freinage intégral : un disque avant plus un disque arrière commandés au pied) est idéal en side. Et pour l'usage que j'en fais, je n'ai pas senti la nécessité d'un frein au panier. Ce side est vraiment séduisant par son prix (il doit être actuellement à 18 000 F, les autres paniers tournent aux alentours de 30 000 F) ce qui fait que je suis passé facilement au-dessus de ses petits défauts, comme l'étanchéité qui n'est pas parfaite (on peut y remédier) et la finition qui laisse à désirer. J'apprécie le côté économique de la fabrication : moyeu d'origine Fiat, avec le système de freinage (il suffit pour ceux qui le désire de le raccorder hydrauliquement au circuit de la moto), feu arrière de remorque, clignotants et feux de position d'automobile, pare-brise se trouvent souvent facilement dans le commerce.

Pour moi, le coffre est suffisant (on part en vacances trois semaines en camping à l'étranger avec, bien sûr, le strict minimum d'affaires). Deux attaches traversent le polyester : une au niveau des jambes et l'autre dans le coffre. Certains trouvent ça gênant, moi ça ne me dérange pas. Ce qui m'agace, ce sont les chassis qui cassent à cause des attaches trop courtes. Cela dit, je comprends que d'autres choisissent un side pour d'autres critères que moi, à savoir un meilleur confort, une meilleure finition, plus de place, etc... mais à quel prix ? La passagère est emballée et n'attend plus qu'une chose : qu'on casse la tirelire pour qu'elle puisse, enfin, passer son permis et conduire sur route ouverte. Côté panier, les jeunes filles râlent : « *La Calif à papa, ça fait un bruit d'enfer, quand la capote est fermée on se croirait dans un U.L.M.* »



Le Poly Fay est économique. A 18 000 F, l'étanchéité n'est pas parfaite, l'habitacle est bruyant et la finition laisse à désirer. Heureusement, le coffre est suffisant pour partir en vacances en famille.

Texte et photos Jean-Pierre Arnéodau avec la participation de Carole, Anaïs et Chloé ●

Les défauts de ma Calif

Du côté des critiques ou des particularités, notons que le compteur kilomètrique ne se maîtrise plus depuis l'adjonction de roues de 15" (18 à l'origine), il est faux de 20 % : quand il indique 150 km/h, je suis en fait à... 120. Le sélecteur de vitesses double branche à un jeu impressionnant d'origine, et pourtant ça marche ! D'ailleurs, la boîte de vitesses est lente et bruyante (on s'y fait, si, si !), on arrive même à se demander pourquoi les boîtes des autres bécanes sont autant silencieuses, à croire qu'elles ont un problème au niveau des cordes vocales, c'est sûr !