

# Moto revue



**125 CROSS SUITE ET FIN  
KTM et RM '87**



**ESSAIS HONDA 250 NSR  
"Usine" de D. Sarron  
"Série" du Japon**



N° 2 776, Jeudi 4 décembre 86, 12 F. 92 Fb. 4 Fc. 350 Pts.

M 2163 - 2776 - 12.00 F



3792163012002 27760

**SIDE-CAR: 1000 Guzzi-DBS**



## **MADE IN EUROPE**

**Un essai de side, vous êtes nombreux à le réclamer. Voici donc cette semaine celui d'un attelage entièrement européen : Guzzi 1000 Californian et DBS Break.**







# ESSAI SIDE-CAR Guzzi 1000 californian

## et break DBS



**O**n pourrait très bien imaginer un dialogue tel que celui-ci :

« - Dis-moi, toi qui viens d'acheter un side et une moto neuve, ça t'as coûté combien ?

- Tu sais, ça dépend des options. Pour celui-là, on commence à huit briques, et on peut facilement aller jusqu'à 12...

- Ah bon ! On me fait une proposition à moins de 67 000 F le tout, moto et side neufs. Tu crois que c'est sérieux »

Consternation du gars qui a l'impression d'avoir peut-être dépensé un peu trop d'argent et qui met en doute le sérieux de la proposition. Mais il a tort.





Recapoté pour les grands froids. complètement fermé ou ouvert sur les côtés. sanglé pour le confort, en route.



### Merci les collabos

Merci à J.P. Debordes (DBS) et Titi et Charles Krajka qui, par leur collaboration, ont permis cet essai.

Cette proposition est sérieuse et sans piège. Quand on vous annonce 67 000 F, c'est tout compris : une 1000 Guzzi Californian avec un attelage de type Break. Alors prenez mon cas : j'ai très envie de continuer à faire de la moto, la voiture me donne des allergies (j'ai un certificat médical l'attestant), ma femme attend un enfant, elle est d'accord (pas seulement pour l'enfant...) et c'est décidé, nous allons rouler en side-car, car pour ce prix là, chez DBS, on a même droit à une capote : c'est du 100 % étanche.

### La moto

Une Californian, un nom mythique. Cette Guzzi, c'est la dernière Harley européenne, une réplique à la légendaire Electraglide. V-twin, gros cœur, pare-brise, sacoches, guidon réplica, tout y est. Personnellement, je ne me suis pas laissé attendrir par le monument. Au contraire, je suis allé voir ce que tous ces atours pouvaient bien cacher, car en plus ce genre de moto, ça n'est pas tout à fait mon type. Mais quel moteur !





Alors là, chapeau, le bi-cylindre V 1000, quelle pêche ! C'est un des meilleurs moteurs pour tracter un side. D'accord la boîte est un peu dure par rapport à une japonaise. Mais on s'en moque, il y a des chevaux partout. Attention, futurs possesseurs : ce type de moteur se rode (environ 10 000 km) et se chauffe avec soin le matin car les cylindres sont chromés dur. Ça peut faire des dizaines de milliers de kilomètres mais il faut en prendre soin au départ. Même en side à mon avis, bien entretenu, ça peut faire 100 à 120 000 kilomètres avec un minimum de frais. Peut-être un embrayage et un rodage de soupapes au pire.

Mais si ça part bien, il faut aussi pouvoir s'arrêter, donc pouvoir compter sur des freins. De plus, en side, les freins servent de temps en temps aussi à tourner. Eh bien là, j'ai été un peu déçu, ou plutôt disons que le système particulier de cette moto m'a posé quelques problèmes. En effet sur la 1000 Calif, comme sur la plupart des Guzzi, il y a un freinage dit « intégral ». Sur le principe c'est génial et sur route, en solo, tout à fait efficace. Par contre, avec un attelage le panorama est très différent.

Exemple : nous arrivons trop vite dans un virage droit, le side lève. Avant de couper les gaz, un petit coup de frein sur l'arrière et, normalement, le tout devrait redescendre. Le problème, c'est qu'avec le freinage intégral 1 disque AR (1 disque AV) cela déséquilibre l'ensemble surtout quand il est très chargé (3 personnes + bagages). Vous me direz « roule moins vite, un Guzzi c'est pour les vacances pas pour la course ». Et là, vous êtes dans le vrai. Car le fameux système intégral, monté d'origine chez Guzzi, permet de freiner l'ensemble de l'attelage avec suffisamment d'efficacité sans qu'il soit besoin d'avoir systématiquement recours au levier à main commandant le deuxième disque avant.

Pour le reste, rien de spécial si ce n'est de regretter les comodots (clignotants - code phare - démarreur) pas toujours bien accessibles avec des mains froides et des gants mouillés et la selle que je n'ai pas trouvée très confortable - certains m'ont affirmé le contraire, à chacun ses fesses. De ce tour d'horizon rapide, il ressort que de par sa robustesse et sa simplicité, cette moto est née pour le side. Et avec un minimum d'aménagements personnels elle est destinée aux petits budgets qui voient grands.

## Le side

Le DBS a l'originalité d'être simple, robuste et modulable. Quant à son aménagement, je dirais même que c'est pratiquement le seul constructeur qui vous propose, à son tarif, la possibilité d'acquiescer du châssis seul à l'option la plus sophistiquée. Et la liste est longue ; tous les bricoleurs y trouveront leur compte.

Attention, le mot bricoleur est à mesurer car, DBS, ce n'est pas du bricolage. C'est un matériel étudié dans ses moindres détails et dont le constructeur est toujours à l'écoute des remarques de ses clients afin de pouvoir améliorer son produit.

Le side qui nous avait été prêté était un modèle « break », tout neuf et toutes options. J.P. Debordes avait fait les choses à fond : « Les p'tits gars, je vous prête un side et je veux que tout soit testé ». Quand je voyais ce qu'il pleuvait, j'en étais gêné, car la moquette allait être bien testée avec nos bottes mouillées.

## Les attaches

Dès notre arrivée chez DBS, le responsable du montage nous a pris en charge. Le side avait été préréglé pour la Californian. Il a démonté un pare-jambe et a posé ses attaches. Le système est

assez simple, et a été repris sur les modèles qui étaient imposés à beaucoup de marques de moto pour l'homologation des mines.

Par ailleurs DBS fait partie des constructeurs qui respectent les monteurs d'attelages grâce à un suivi de précision du perçage des trous d'attaches, ce qui permet un assemblage sur la machine sans modification ni ajustage. Les tirants de ces attaches qui relient votre moto à votre side sont dotés de réglages importants.

## Le châssis

Il est en tubes carrés, soudés semi-automatiquement sous argon, avec goussets et renforts aux parties névralgiques. Le tout est cadmié donc robuste à la rouille. Suspensions par bras oscillants à débattement très convenable. L'amortisseur est facilement réglable car il ne se trouve pas sous l'aile mais entre la moto et la caisse du side grâce à un astucieux renvoi d'angle, typique à DBS.

## La caisse

Elle est en polyester comme 90 % des sides actuels, fabriquée en deux parties qui sont, à la finition, contrecollées à la résine. Donc pas de fuite. En ce qui concerne les parties utilisables, elle est séparée en deux : un côté habitable, l'autre faisant office de coffre de 180 litres. La nouveauté est que celui-ci est accessible par l'arrière et non plus par le dossier du siège. Vous n'embêterez plus votre passager si vous avez oublié votre écharpe. Il est par ailleurs également possible de charger au-dessus la porte de coffre jusqu'en haut de la capote, ce qui offre un emplacement supplémentaire d'environ 80 à 100 litres.

Le siège est une banquette, en skaï et velours noir. Elle convient à deux enfants placés côte à côte mais pour un enfant et un adulte, seuls les petits gabarits pourront prendre place. Les autres tiendront les enfants sur ou entre leurs jambes.

Le pare-brise est rigide sur la caisse, on triple et monté sur un encadrement polyester. Bonne finition de la capote en toile noire qui permet, lorsqu'elle est fermée, une visibilité totale même à l'arrière grâce à des vitres en plastique transparent. Ces dernières, enroulées sur elles-mêmes, peuvent se garder ouvertes et attenantes à la capote. Notre side d'essai était équipé d'un essuiglace très efficace et je ne pense pas que ce soit un gadget, pas plus que la moquette qui atténue les résonances du moteur ou que le lecteur de carte qui nous était très utile.

Par ailleurs, la ceinture de sécurité qui était montée s'est révélée pratique pour se caler sur le siège, tant dans les virages que lors des freinages mais je doute de son efficacité en cas de choc.

Après avoir fait le tour du propriétaire, en route. « Moi je veux bien mais on rentre comment dans ton truc ? - Ne t'énervé pas Marcel, j'explique ».

## Un chausse-pied ?

C'est vrai que le DBS n'est pas très facile d'accès la première fois mais, n'exagérons pas, avec un tout petit peu d'entraînement, ça n'est pas si fastidieux que ça. Et puis, il faut savoir. Si vous voulez avoir une étanchéité à 100 %, il vaut mieux donner dans le pare-brise semi-rigide que dans le basculant : on maîtrise mieux les fuites éventuelles. Quant aux enfants, ne vous faites pas de bile. Ils ont vite fait de monter dedans et d'en redescendre.

Une fois à l'intérieur, en latéral, on aurait presque trop d'espace et, sur le siège d'origine (pas le baquet), on aurait tendance à se caler avec un petit

sac sur le côté en guise d'accoudoir. Pour les jambes, les passagers jusqu'à 1,75 m ca va. Au-delà, il faut voir sur un grand trajet. Le petit res-saut qui est au fond de la caisse est bien pratique pour caler les pieds. Toutefois le bas du pare-brise serait un peu plus incliné que cela serait sympa pour les genoux, quand on s'avachit un peu dans le siège, il reste pourtant très habitable et le chausse-pied n'est pas obligatoire. Au niveau phonique, c'est supportable mais je crois que le bruit feutré d'un quatre-cylindres est certainement moins fatiguant que le boum-boum du bi-cylindre en V. Qu'est le cheval de labour, je cite le « 1000 Guz-Calif ».

## Le côté agréable

Le couple infernal de cette moto permet de conduire sans pratiquement changer de vitesse. Ça vous laisse les mains libres pour tourner le guidon. Heureusement, car la version que j'ai essayée pour vous était d'origine : fourche et roues de série - 12 cm de chasse c'est très dur (voir dessin). Notez que la Guzzi n'y est pour rien. Si vous prenez un GL 1200 ou une Kawa 1300 c'est la même chose. Avec une personne dans le side et peu de bagages ça ira, à condition de ne pas faire la route des cols de Nice à Genève en une journée.

Là où ça se corse, c'est que, pour les essais à Moto Revue, on ne badine pas : deux sur la moto (75 km chacun) et une (65 km) dans le side + bagages pour le week-end, et pour la première étape, nous avons fait Limoges-Aurillac ; il n'y a pas un bout droit. Le tout poignée dans le coin.

Je pense que la première solution pour remédier à cette gêne de lourdeur de la direction serait de faire poser une fourche side, ce qui certes grève le budget mais vous apporte un confort sans égal. Cela vous permettra de patienter en attendant de faire le grand saut, les roues de 15 pouces qui, à part le fait de faire tirer plus court et d'être mieux dans les chevaux - surtout en 5<sup>e</sup> - apportent beaucoup d'autres avantages, dont le moindre n'est pas le chapitre économie sur les pneus.

## Conclusion

Le rapport qualité/prix est excellent pour les petites bourses et je peux vous affirmer que malgré toutes les vilaines choses que j'ai pu dire, j'ai essayé des attelages d'un prix nettement supérieur qui ne rassemblaient pas autant d'avantages. Et il vaut mieux un bon cheval de labour qu'un pur-sang qui s'épuise.

Bonne route les futurs possesseurs, à vous et à votre famille. ■

## Prix

1000 Guzzi Californian II + DBS tous de France	
Moto	47 485.00 F
Mise en route	520.00 F
WW	80.00 F
Side	14 420.00 F
Peinture	2 100.00 F
Attaches moto	1 395.00 F
Montage	925.00 F
<b>Total</b>	<b>66 935.00 F</b>

Ces prix s'entendent TTC directement chez DBS, 37, rue Frédéric Aristot, 87100, Limoges. Tél. : 55.37.28.05.