

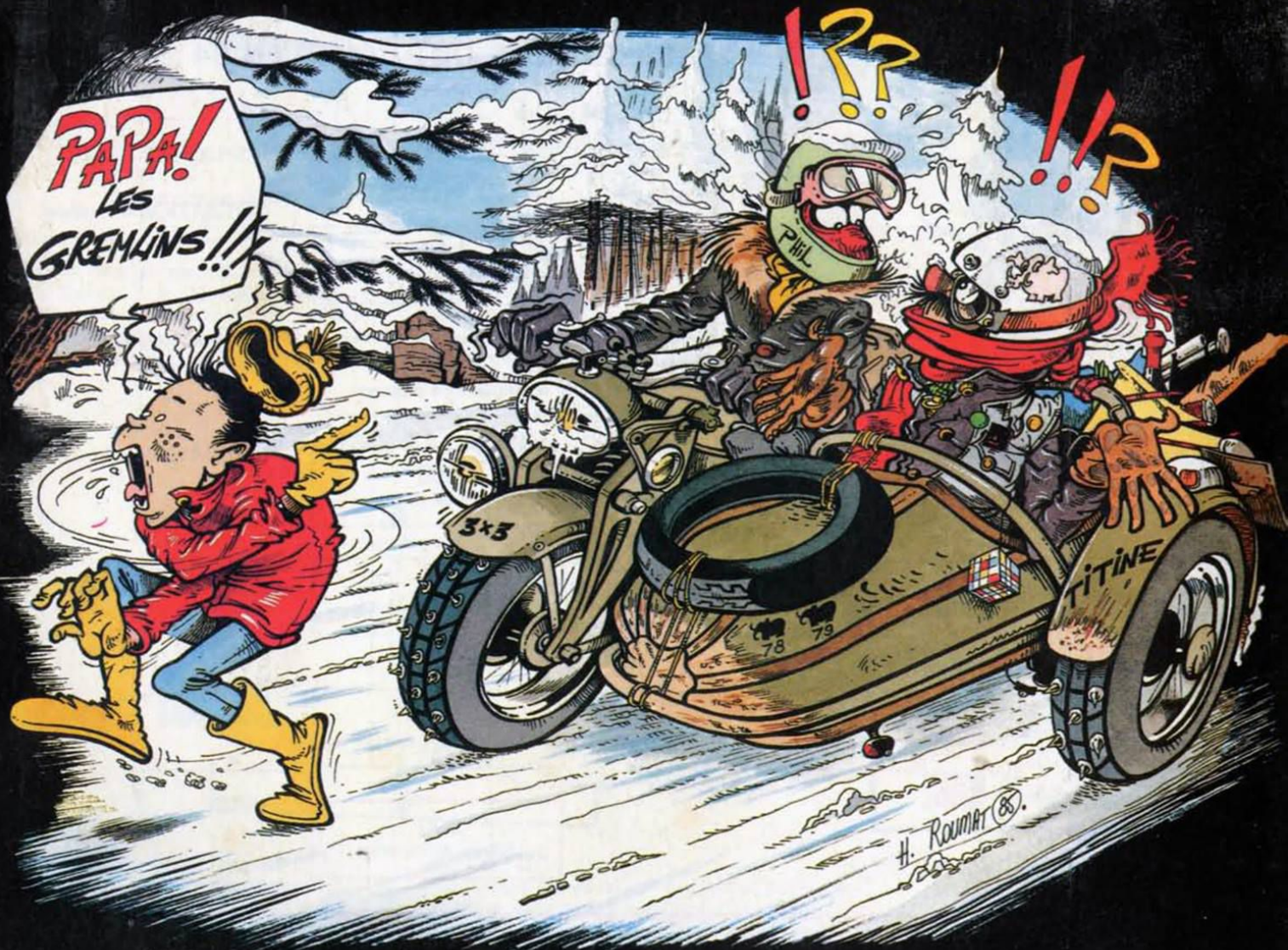
les éditions



le  
dans  
la

# PAVÉ MARE

LE JOURNAL DES MOTARDS



I.S.S.N. : 0755 - 7957

MENSUEL MARS 1985 PRIX 10 F

N° 16





# CAP'TAIN CALIF

La star pose dans la neige.

Pavé  
side-car

Pour ce troisième épisode du Pavé side-car, nous avons goûté aux joies de la glisse, et pendant que la plupart des motards balayaient devant leur porte, nous sommes allés compléter notre essai de ce mois. Alors, en route, et si durant cet essai vous entendez un petit cliquetis, ne vous inquiétez pas : c'est une Guzzi.

## UNE BONNE RECETTE

Bien sûr il ne s'agit pas de n'importe quelle Guzzi ; pour le Pavé, nous ne pouvions que choisir l'une des plus prestigieuses de la marque italienne, j'ai nommé la 1000 California. Une routière renommée qui une fois attelée, n'a rien perdu de son charme, au contraire. Ses caractéristiques, vous les connaissez dans les







grandes lignes, mais la nôtre après être passée dans les mains délicates d'un dépositaire Jeanniel, avait subi quelques modifs au niveau de la partie-cycle en vue de l'attelage.

Sans s'étendre sur les détails, nous sommes obligés de reconnaître que cette recette s'avère d'une efficacité à toute épreuve, tant au niveau de la sécurité qu'à celui du confort et de la maniabilité.

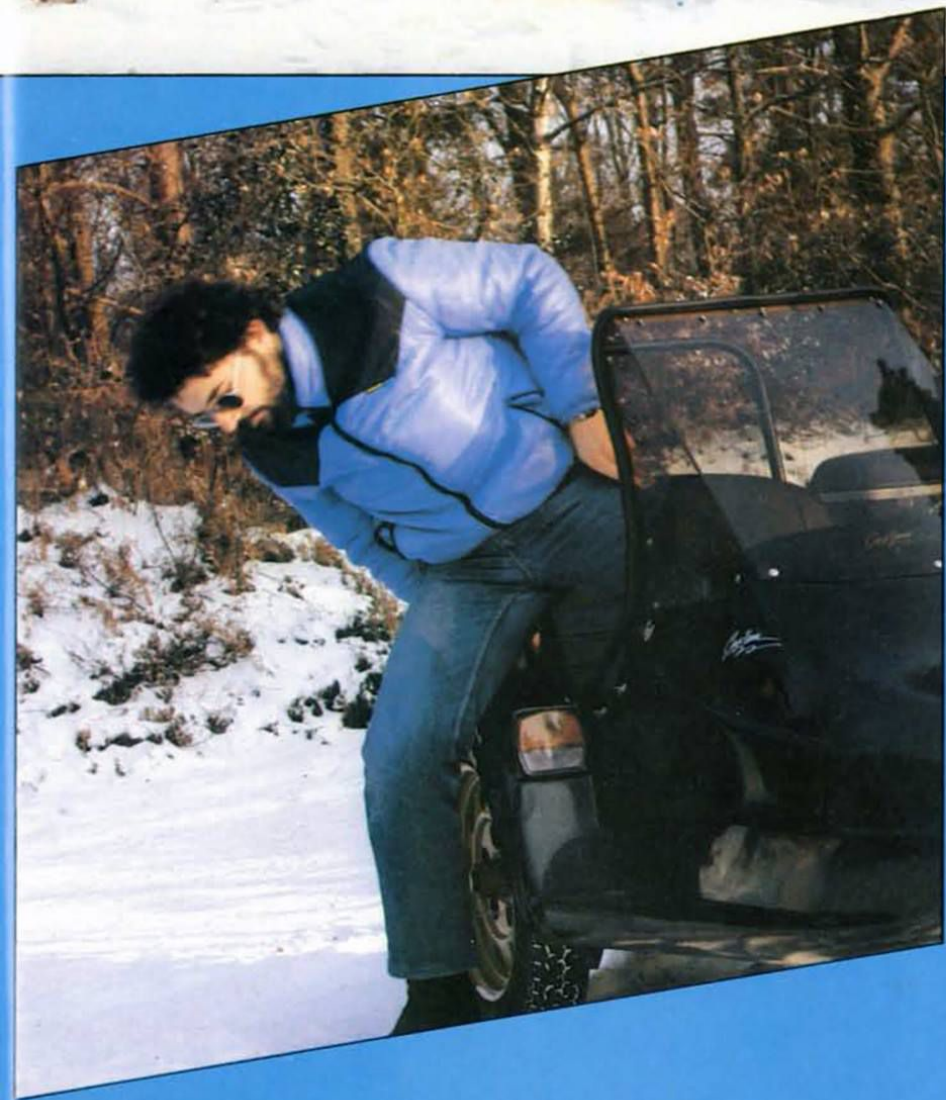
## FREINAGE

Le freinage intégral de la Guzzi limite les réactions spécifiques au side traditionnel, du moins avec l'équipement ci-dessus, en bref, ça freine assez droit.

## MANIABILITÉ

Comme dans un fauteuil, merci aux amortisseurs Fournales, ça c'est du bon boulot. Pas de coup de raquettes ni de talonnage, difficile de les prendre en défaut (si tu en achètes pour ton side-car, précises-le, car des compresseurs qui monte à 15 kg, c'est pas toujours courant). Toujours au chapitre du confort, n'oublions pas la selle qui dans le cas présent peut servir de référence. Conduire un side sans se faire chahuter à la moindre bosse est vraiment agréable.

Côté moto, encore, nous ne pouvons pas ne pas mentionner l'intérêt du couple ravageuse du moteur. Nous allons moins vite que les BMW du mois dernier (le poids supplémentaire de la Guzzi y est pour quelque chose) mais du couple, il y en a, tout en bas et tant qu'on en veut.



*L'accessibilité  
du side,  
à la sportive.*







A l'avant :  
fourche side et roue de  
15 pouces et amortisseur  
Koni (double disque Brembo  
d'origine conservé).

## LE CONFORT

Bon, quel que soit l'état de la route, il semble que la différence vienne de la banquette, plus épaisse sur le Jeanniel et de la roue de 15 pouces sur le side, absorbant mieux les bosses et les trous (normale, elle est plus grande) que la roue de 12 de l'EML. Par contre, le niveau sonore est plus élevé et les vibrations se font bien sentir. Doit-on vraiment accuser la Guzzi ?

## ETANCHEITÉ

Excellente avec la capote qui semble plus solide que chez EML, mais nous n'avions pas le même kilométrage ni le même temps d'utilisation. Avec cette capote il est possible de fermer et d'ouvrir, de l'intérieur grâce à la fermeture éclair, très pratique.

## HABITABILITÉ

Elle est comparable au niveau des épaules, mais le Jeanniel n'offre vraiment pas assez de place au niveau des jambes. La raison est due à l'excroissance de poly, nécessaire pour contourner le tirant supérieur avant. Une bonne chose, la barre pour le calage des pieds. Dommage par contre, pour la hauteur sous capote insuffisante, même pour un petit gabarit (le casque touche facilement). L'option tableau de bord, limite la place au niveau des genoux, ce qui n'arrange pas les choses, d'ailleurs nous déconseillons cet achat ! Pour ne rien vous cacher, nous avons donné notre préférence à l'habitabilité de l'EML, d'autant que pour entrer et sortir du « Cap'tain », avec la capote installée, c'est un véritable sport. Ce deux-places méritaient d'être plus commodes.



## ET LE CADRE ?

Pour la partie-cycle, à noter le renfort du bras oscillant, particulier à la Cafif qui confirme, si c'était nécessaire, que cette machine offre beaucoup de qualités pour être attelée. Pour cette fois, nul besoin de changer le cadre, c'est solide, homogène et homologué.

A noter, et ce sera fini pour la moto, la commodité bien agréable de l'accessibilité mécanique. Inutile de démonter un tas de choses pour les révisions, tout est sous la main (important pour le prix de la main-d'œuvre).

## LES A-CÔTÉS

A droite de la moto, le side. Pour l'occasion, le « Cap'tain » (flamme) de chez Jeanniel. Un deux places côte-à-côte qui se marie très bien avec la moto. Pour une union durable, il faut c'est bien connu, de bonnes attaches. Celles de chez Jeanniel sont différentes pour chaque type de moto. Fixation par chape et réglage du pincement au niveau du bras oscillant. Les tirants en plus de la liaison servent au réglage du carrossage. Le tiran supérieur avant, va chercher le châssis du side très loin et l'on se demande si c'était bien indispensable.

Le châssis est un tube rond avec le minimum de soudure. Du simple et c'est peut-être aussi bien !

« Cap'tain », c'est le nom de cette coque qui côté esthétique, est loin de ressembler à une caisse à savon ; sur ce thème vous êtes seul juge, à chacun ses goûts.

Par curiosité, reprenons les critères qui nous avaient servi pour l'EML (Pavé de janvier 1985).

### Salut

*1985 a vu le Pavé s'enrichir d'une rubrique Side-Car. Tout au long des essais, présentations et articles divers je vais essayer de donner le goût de la troisième roue à ceux qui se posent des questions mais aussi, des conseils, de bonnes adresses.*

*Toutefois, n'ayant pas la science infuse, le Pavé side-car ne saurait être de qualité si vous n'aidez pas cette rubrique à vivre.*

*Aussi, j'attends vos essais avec tous les détails, vos trucs et astuces, vos anecdotes, les modifications que vous avez faites et surtout, l'avis de la passagère. N'hésitez pas non plus, à décrire vos propres réalisations.*

*Tous ensemble, faisons en sorte qu'il existe, enfin, une rubrique side intéressante, aussi bien pour les motards que pour les sides-caristes de vieille date.*

*J'attends également vos questions et vos critiques ; n'hésitez pas à vous renseigner ; il existe toujours une réponse, que je tâcherai de donner à chaque fois que cela sera possible.*

*A tous les mois*

*Eric*





## SECURITÉ

Avec un enfant, la capote est indispensable, ce qui l'été n'est pas idéal. Le fait que le pare-brise ne fasse pas le tour de l'habitacle permet par contre au passager de participer à la conduite, ce qui peut-être agréable. Le pare-chocs (en option) est plus nuisible qu'utile car il est fixé sur la coque. Souhaitons que le poly soit très solide, mais honnêtement, nous avons préféré ne pas vérifier. L'arceau est lui aussi fixé sur le poly. Nous ne pouvons donc pas l'appeler « de sécurité ». Son rôle est surtout d'accueillir les barres de maintien de la capote.

### Pour les photos

Ne pas oublier le mouvement

- En couleur : les vues d'ensemble de l'attelage sur tous les angles.

- Noir et blanc : tous les détails.

### La moto

- Si elle a subi des transformations, lesquelles ?

- Les problèmes d'homologation.

Les accessoires supplémentaires.

- Son comportement est-il modifié (vitesse, moteur) ?

### Le side

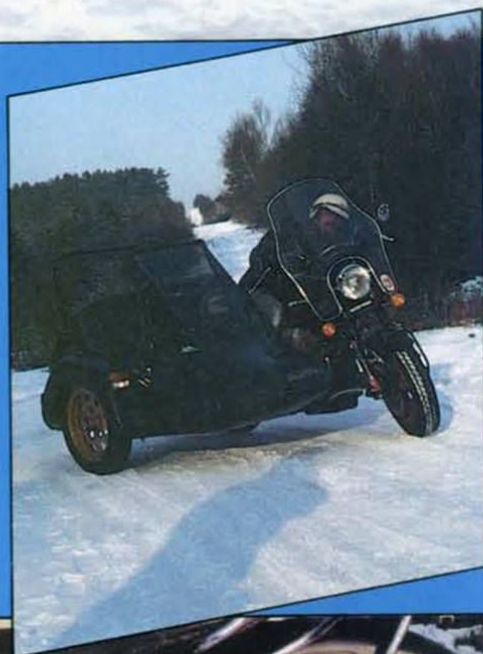
- Sécurité.
- Habitabilité.
- Confort.
- Etanchéité.

### Dans l'ensemble

Tenue de route, sécurité, freinage, etc.

- Prix d'achat.
- Prix des transformations.
- Prix d'entretien.
- Vieillesse (peinture, châssis, soudures, attaches, etc.).

Quelques conseils



Ah, l'abominable homme des neiges.

A l'arrière :  
roue de  
15 pouces  
également  
et amortisseurs  
Fournales  
(pression et  
réglage :  
15 kg/cm<sup>2</sup>).



## ET POUR CONCLURE

Une moto d'occasion  
+ l'équipement fourche et roue

- la revente des pièces devenues inutiles

+ le « Cap'tain » et son montage

= un attelage qui atteint les cinquante mille francs, mais sur lequel on peut compter en toute sécurité.

Apparemment, le « bon marché » n'a plus cours dans les productions modernes ! La qualité est-elle synonyme de prix élevés ? Il faut croire que oui. Devenir side-cariste il y a 15/20 ans pouvait s'envisager sans ponction importante du compte en banque. Bien sûr, la finition était différente et les performances des motos plus modestes.

Aujourd'hui malgré le triste chapitre des comptes, le side-car reste inimitable, et pour lequel, beaucoup, sont prêts au sacrifice. Souhaitons au-delà de la qualité, que le monde du side ne devienne pas un panier de crabe.

Eric MOLLIN