

BREVA 750 IE AU FIL DU TEMPS.....

Achetée le 28 juin 2003, cette machine est numérotée 111 956 pour son châssis, 011 911 pour son moteur et 011 945 pour son pont. Elle débute avec 545 km au compteur car elle a servi de machine de démonstration...

Voici comptée sa petite histoire mécanique et les impressions qu'elle donne à son pilote et aux spectateurs.

Cette Brevia est une moto intermédiaire entre ma California 1100 ie que les transformations successives ont rendue un peu plus lourde bien que vivace grâce à des modifications simples sur l'électronique, l'admission et l'échappement, et mon Piaggio 125 servant de bétaillère pour les courses et autres transports de charges diverses.

Bref, la Brevia est une moto de ville quand il fait beau (je ne vais pas prendre la flotte sur le coin de la figure inutilement en allant au boulot alors que le scotaire m'abrite sous un tête de fourche de coursier, non...!) et une moto pour les petites escapades ne dépassant pas 300 km Aller-Retour environ.

Au delà, pour les grandes virées, mémère Calif est quand même mieux équipée....

Merci à Légendes de Sannois pour leur accueil et à Pat le Champion pour ses conseils.

PREMIER ESSAI

Quelques km au guidon de cette machine à la physionomie qui ne laisse pas indifférent (comme on dit dans la presse spécialisée) montrent une machine agile, vive, bien servie par son injection, avec la tenue de route légendaire des Guzzi, dotée d'un freinage progressif et puissant (Brembo 4 pistons sur disque de 320mm).

La position de conduite est bonne même à haute vitesse bien que la suspension arrière soit un peu raide. Mais ça tient le pavé.

D'autres essayeurs en arriveront aux mêmes conclusions : cette machine est un petit vélo.

Point noir pour beaucoup : une puissance un peu bas de plafond : 48 canassons. Certes jeunes et fringants. Mais que dire face à un Fazer ?

Mais je me fous de la puissance. Je craque. Je me convoque en Assemblée Générale Extraordinaire, étudie les arguments de l'un et de l'un, pèse le pour et le pour et pour finir, je me vote les crédits.

FINITIONS

De l'avis général, Guzzi a fait des progrès en finition. Du moins en apparence. Voici les premières constatations.

Les caches latéraux sont maintenus par une seule vis. Les 2 autres points de fixation sont des tétons qui s'engagent dans des caoutchoucs.

Noter la vis utilisée : elle est entretoisée de façon que le plastique ne puisse être écrasé au serrage. Ainsi, pas ou peu de marquage au fil du temps.

Grâce aux 2 autres points de fixation souples, on peut penser que les vibrations seront peu destructrices.

Affaire à suivre.

Tous les capotages plastiques (il n'y en a pas tant qu'on veut bien le croire) sont fixés par ce type de vis.



DSC 02166

Et lorsque Mandello n'utilise pas de vis entretoisée, c'est pour utiliser une rondelle entretoise comme celles utilisées pour fixer la plaque Guzzi sous le phare



DSC 02200

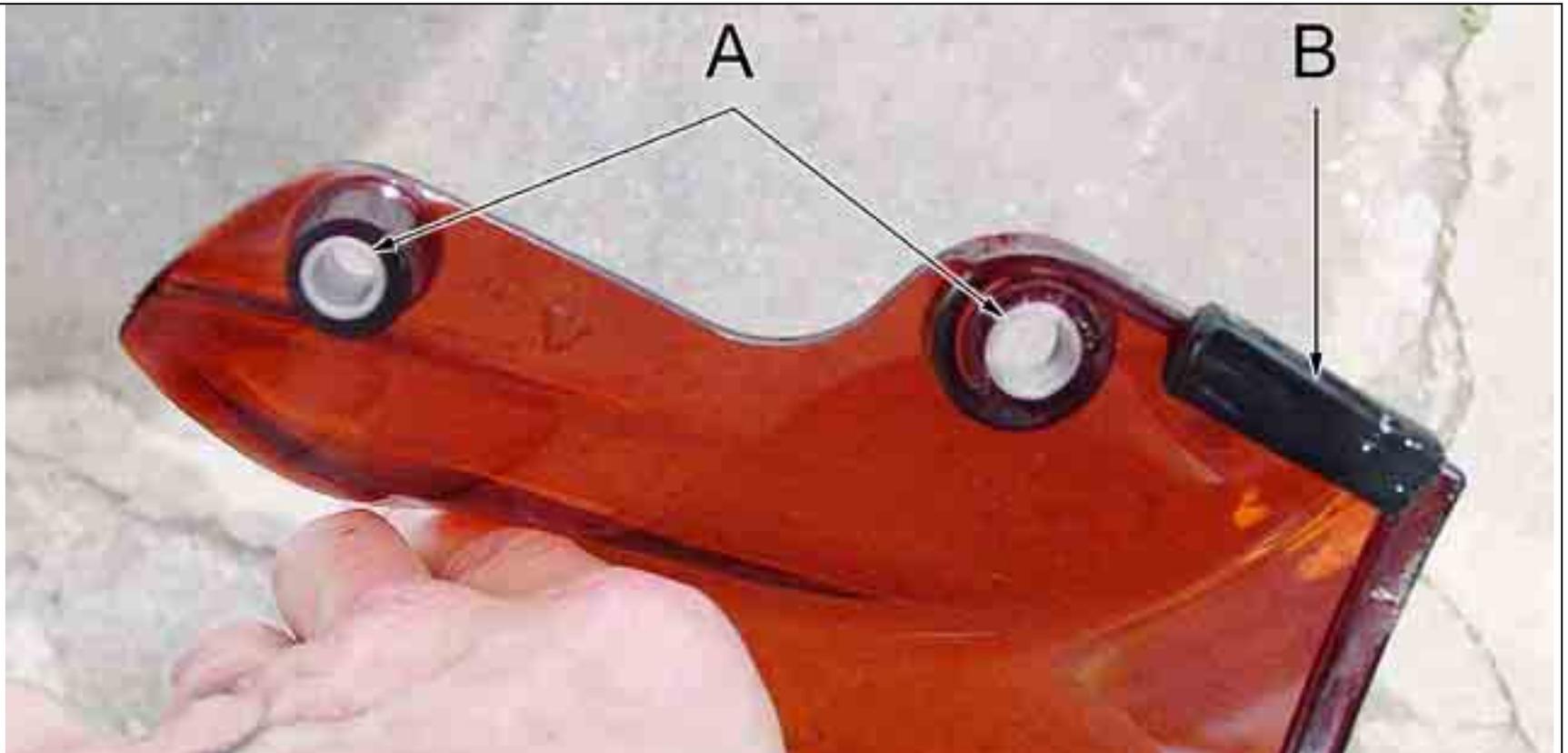
On notera aussi la finition des serre-câbles réutilisables qui regroupent les commandes et câbles en provenance du guidon.



DSC 02192

Dans le même ordre d'idée, le saute vent dispose de passages avec entretoises (A) pour le protéger lors du serrage des vis de fixation.

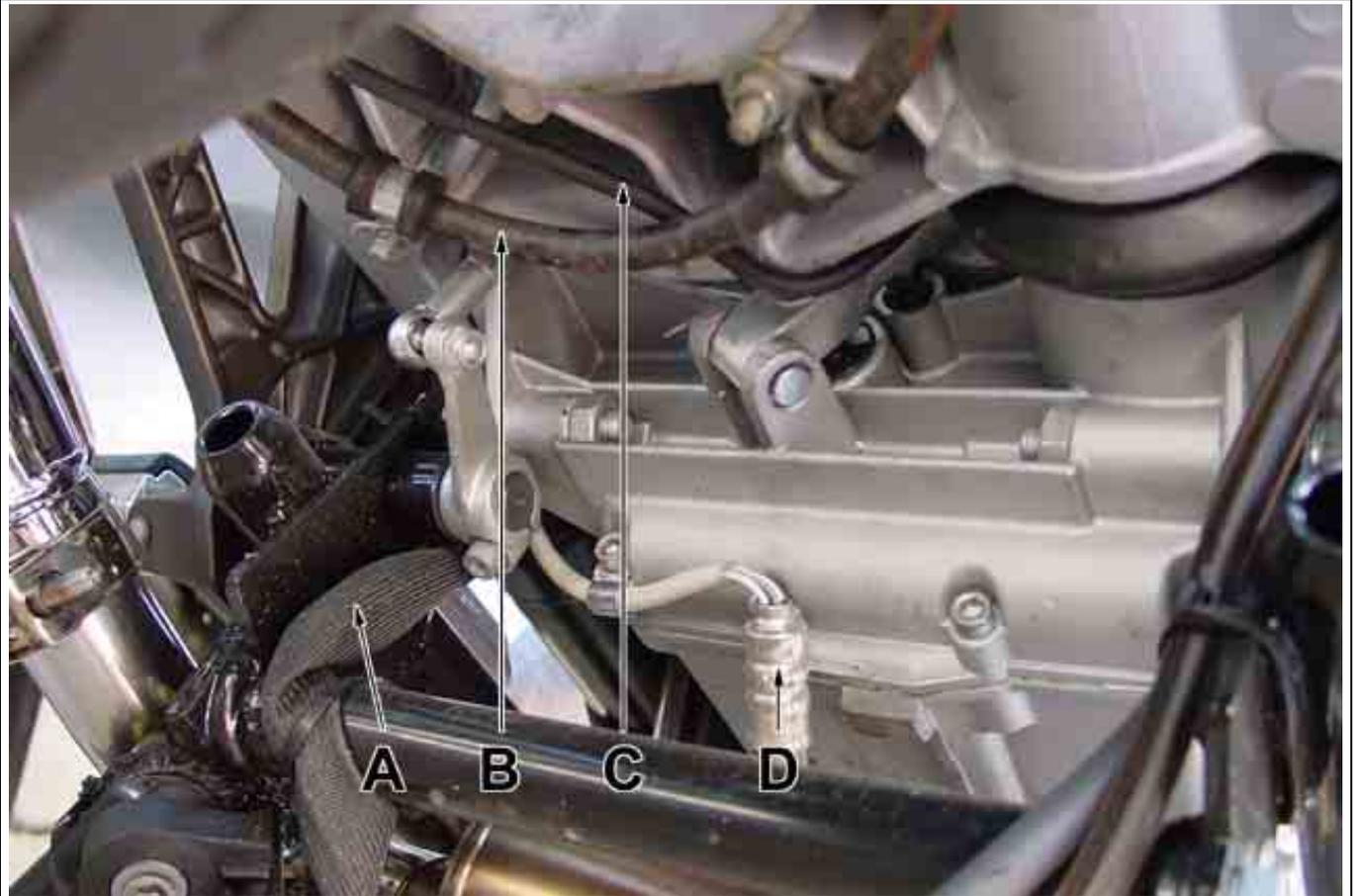
Comble du luxe, 2 embouts (B) en caoutchouc dûment siliconés qui prennent appui sur le phare sans l'abîmer !



DSC 02201

Sous le bras oscillant, on notera :

- A : le gainage du câblage de la sécurité de béquille
- B : les fixations de la Durit de frein arrière
- C : le câble du capteur de vitesse
- D : la sonde Lambda plantée sur le collecteur central



DSC 02171

Pour ce qui est des pièces de "tôlerie", il faut remarquer la qualité de finition des chants: pas de bord coupant ou abrupt. Toutes les pièces sont adoucies.



DSC 02182

Pour le même prix, Mandello nous gratifie de 2 trouses à outils situées dans des logements préformés sous la selle, de chaque côté du garde-boue.

Qu'y trouve-t-on ?

- 1 clé à ergot pour les amortisseurs AR
- 3 clés six pans : 5, 6 et 8
- 1 clé à tube 21-22
- 1 clé à œil 24-27
- 1 tournevis démontable (double lame)
- 1 pince
- 1 clé plate de 13-14
- 1 embout 6 pans de 14

Bon, c'est bien. Mais Mandello ne serait pas Mandello sans les farces de Luigi.

Ben oui, pour démonter les caches latéraux où y'a des fusibles derrière, ben faut une clé 6 pans de 4.

Luigi!!!!!!! ! Manque une clé !



DSC 02167

La clé à œil de 24, c'est pour l'axe de roue arrière.
J'ai pas encore trouvé l'utilité de la 27, mais ça va venir....



DSC 02168

La clé à tube double du côté 22 c'est pour l'écrou de vidange moteur. Du côté 21, c'est pour les bougies...
Noter que le bouchon de vidange avant (il y a un autre bouchon de vidange moteur à l'arrière) est conique.



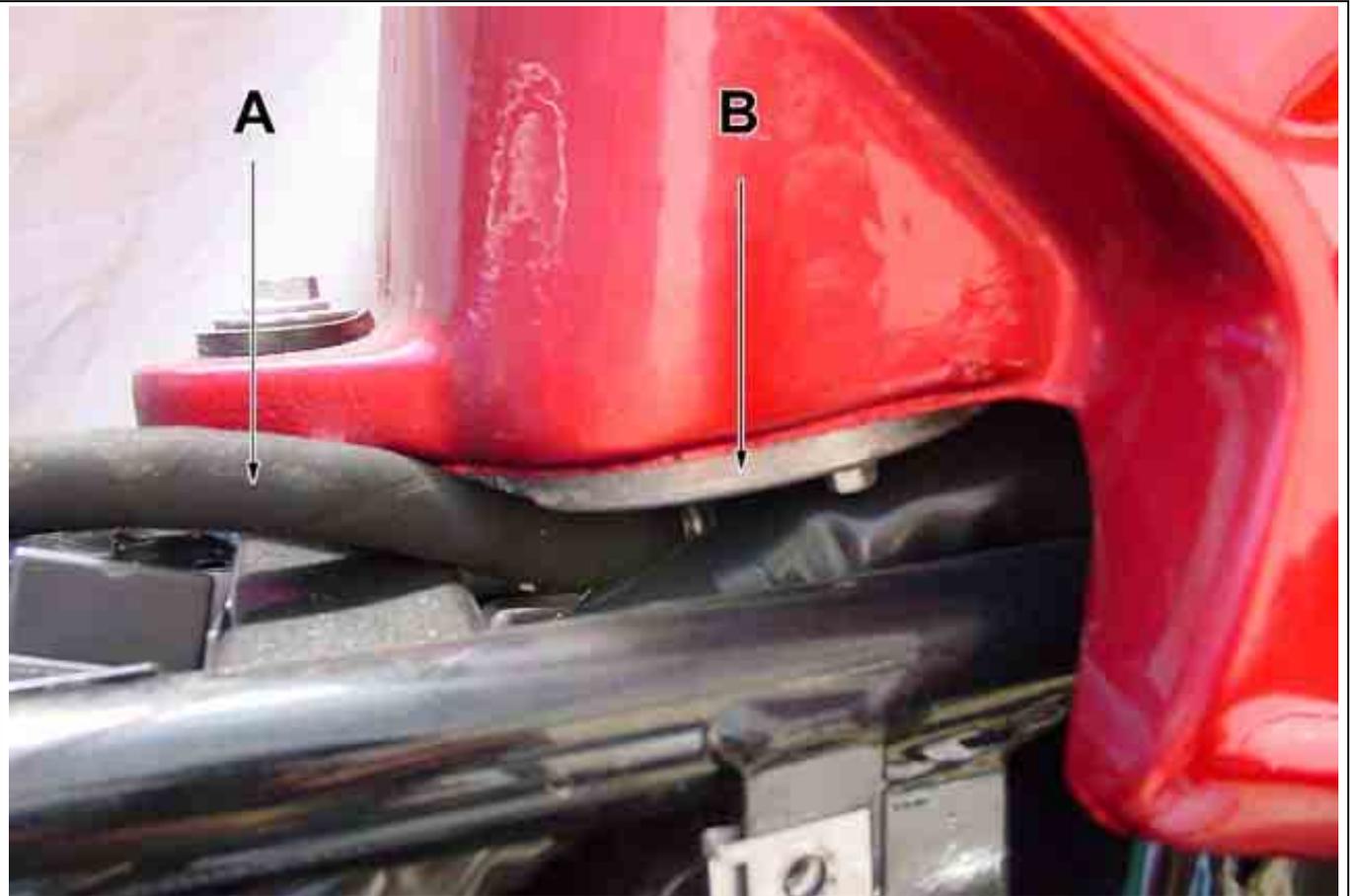
DSC 2169

Le petit bout de 6 pans de 14, c'est pour l'axe de roue avant.
Maintenant on comprend mieux la présence de la clé plate
de 14..
Mais bon, vu la taille de la clé de 14, j'ai des doutes....



DSC 02170

Peut-être quelque chose à surveiller sous la selle : le cheminement de la durit d'essence (A) vers la pompe à essence (B) logée dans le réservoir.
Hum... pas trop de protection par là...



DSC 02163

La deuxième petite farce de Luigi se situe sur la face intérieure des 2 caches latéraux.
Ces caches bicolores sont composés de 2 pièces assemblées grâce à des rondelles auto-blocantes.
Marrant ! il en manque une sur mes 2 caches latéraux, au même endroit....



DSC 02174

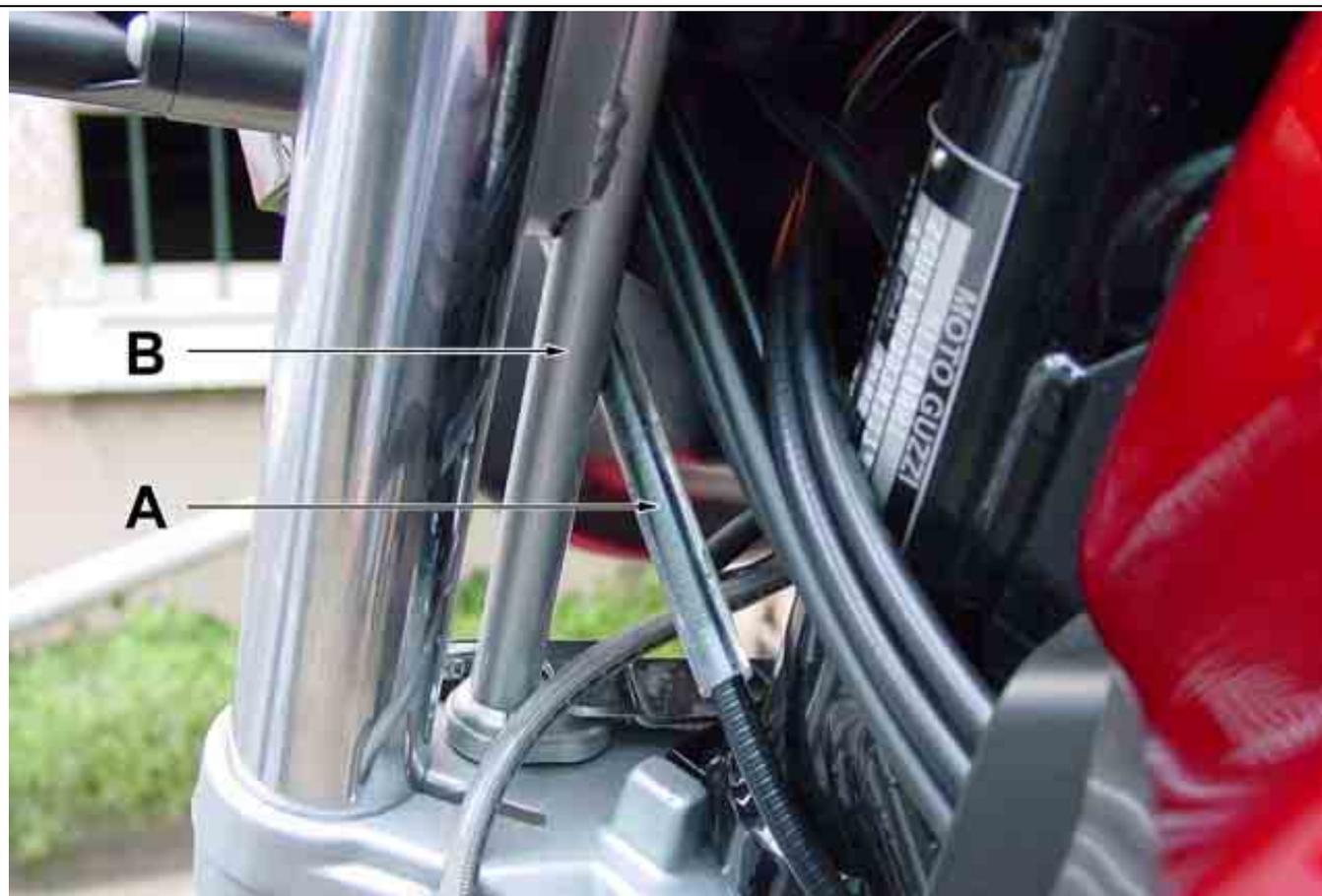
Devait y avoir un match de foot le jour du câblage du démarreur....
On admirera le connecteur positif du solénoïde : pas de manchon et le fil qui vient gentiment se poser sur la carcasse du démarreur.
Ben alors Luigi, on aime les feux d'artifice ?



DSC 02176

À hauteur du té de fourche, un petit bruit agaçant genre couinement se faisait entendre lors des manœuvres.
Après quelques recherches, il s'avère que c'est le câble d'embrayage (A) qui frotte contre le tube vertical gauche (B) supportant la potence de phare.

Un gainage fait d'un tuyau transparent a mis fin aux amours perverses et bruyantes de ces 2 éléments...



DSC 02181

L'ACCESSIBILITÉ DE BASE

Selle ôtée, on accède facilement aux fusibles secondaires.
La boîte à fusibles contient 3 fusibles de secours.



DSC 02160

Cache latéral droit ôté :

A : l'ECU 15 RC.CA (à la base, cette ECU est celle des California catalysées)

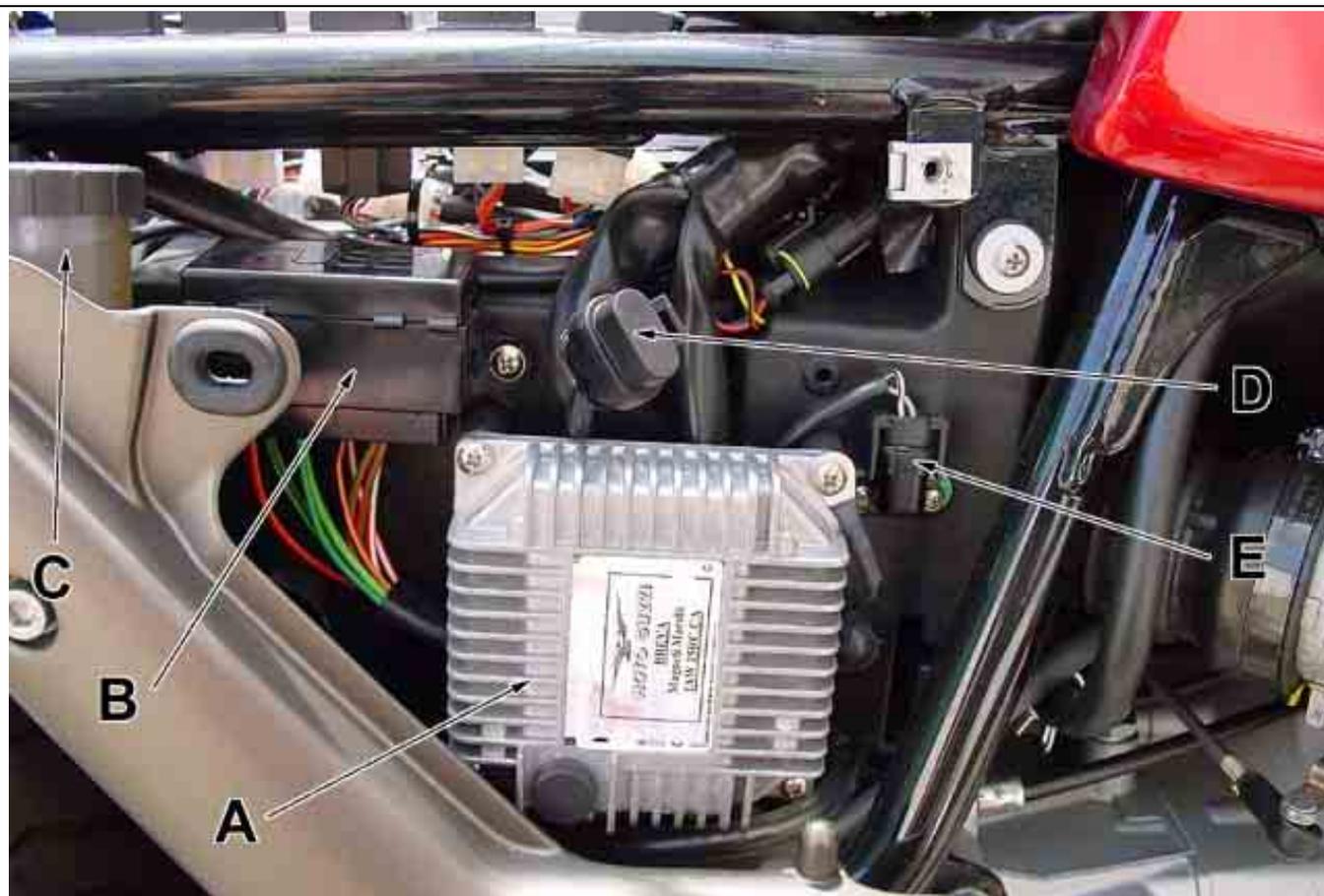
B : la boîte à fusibles

C : le bocal de Lockheed du frein AR

D : le connecteur de la machine infernale à diagnostiquer et régler le fourbi

E : la sonde de température d'air

Avec un peu d'attention, on pourra remarquer la qualité des soudures sur le cadre : lisses et adoucies.



DSC 02161

Cache latéral gauche ôté :

Accès quasi complet à la batterie qui pourra être rechargée sans être déposée.

Devant, on aperçoit les 2 fusibles primaires de 30 A. Celui du fond protège le régulateur, celui de devant couvre l'injection.

Il y a un fusible de secours.



DSC 02175

Sous la selle on trouve :

A : les 2 trousses à outils dans leurs logements. En arrangeant correctement l'outillage, tout rentre dans une seule trousses.

B : le capteur de chute. Ce capteur à bille coupe le contact si la machine est par terre... Rusé non ? La blague idiote consiste à retourner le boîtier....

C : Tous les relais sont montés sur support caoutchouc antivibration.

À noter que la selle possède elle même un petit (très petit) logement prévu, d'après nos mandelliens, pour ranger un bloc-disc. Le logement est tellement petit que j'ai eu du mal à y loger une ampoule H4 de rechange, emballée dans du bullpack....

Bref, selon le sexe du pilote, on pourra aussi y mettre un paquet de capotes ou de tampax...



DSC 02165

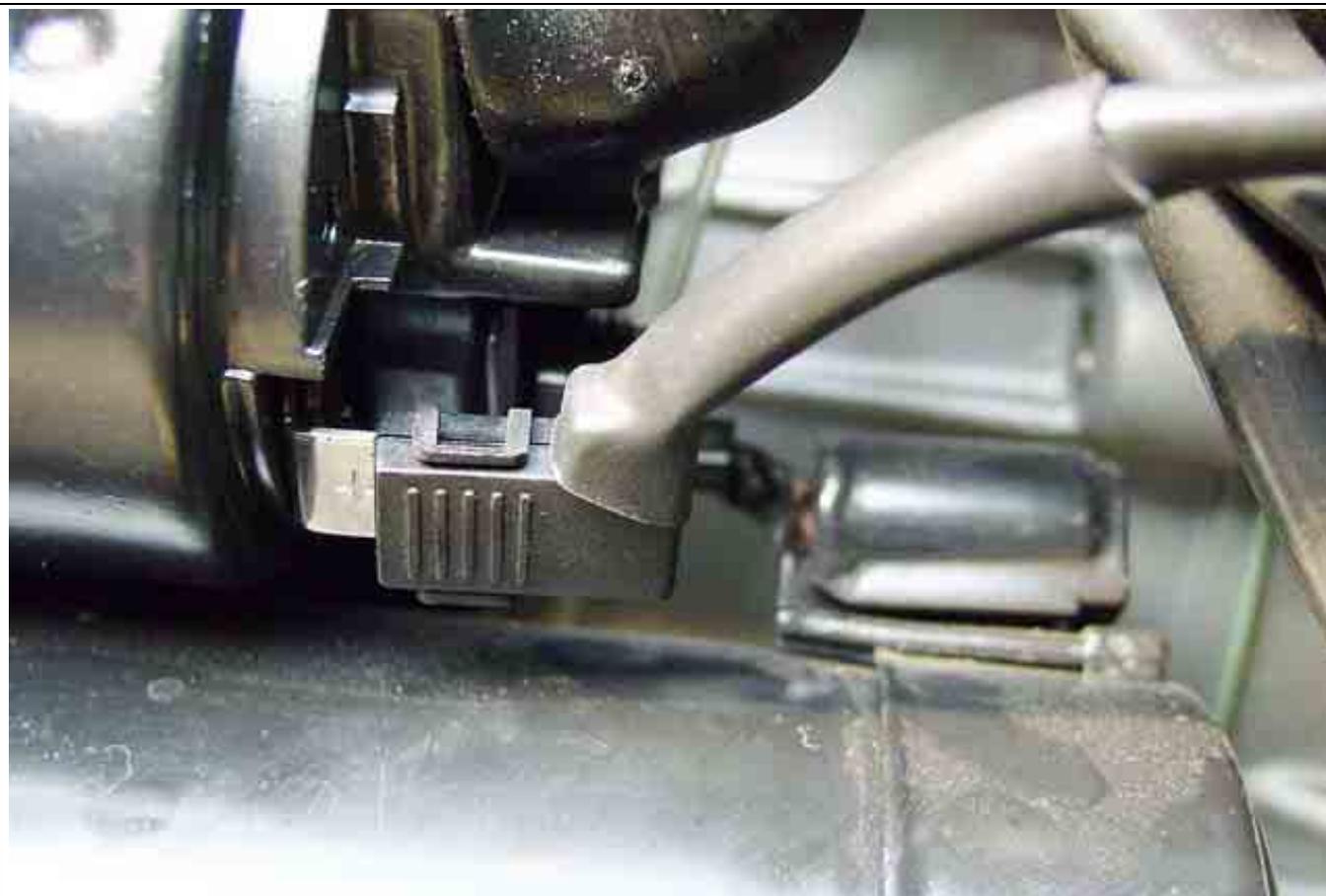
LES PREMIÈRES MODIFICATIONS

Ben oui, impossible d'y couper.

La première a été de supprimer l'horrible écope avec grille de radiateur qui couvre le carter moteur.

Puis, sans tarder, manchonnage et retournement du connecteur positif du solénoïde du démarreur.

- démonter la coque noire de la fiche AMP
- passer un bout de gaine thermorétractable
- remonter la coque de la fiche
- un coup de pistolet thermique et c'est tout.



DSC 02185

Dans le même ordre d'idée, nous avons manchonné une des prises de masse fixée sur le carter moteur, coté droit.
Allons, Luigi... y'avait plus de gaine au magasin central ?



DSC 02202

Le catadioptré qui pendouille lamentablement sous la plaque d'immatriculation a été remonté au ras du garde-boue.

Chais pas, mais je préfère....

A faire avant de poser la plaque si possible.

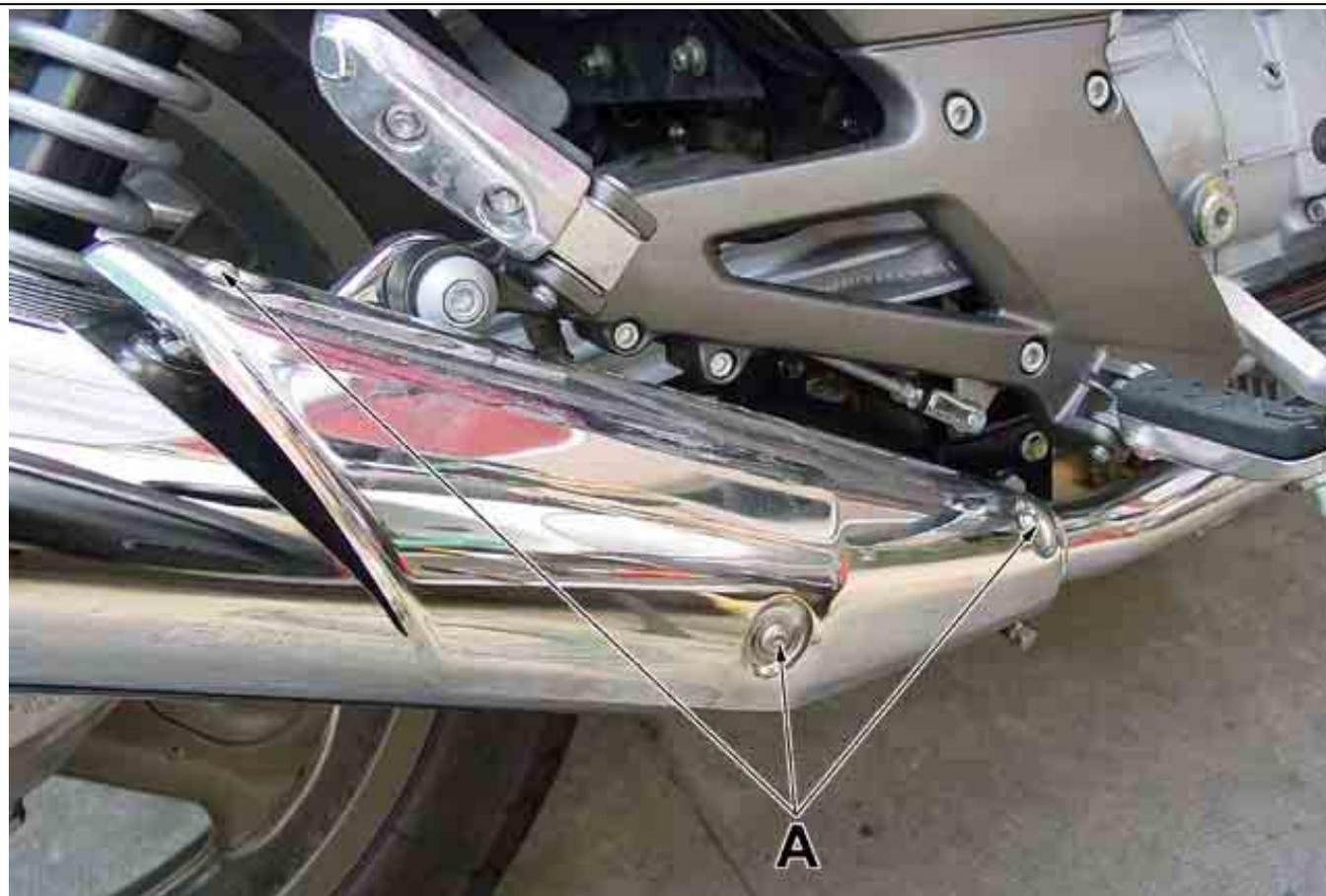


DSC 02162

Les 3 vis fixant la protection d'échappement pour pas que Dulcinée crame ses talons ont été démontées et garnies de graisse haute température pour faciliter un futur démontage (pour nettoyer en dessous ce cache-misère). Elles ont eu du mal à venir d'ailleurs !

Dans le même genre d'idée, siliconage des caoutchoucs et graisse graphitée sur les vis démontées.

Je sais, j'suis chiant....



DSC 02172_01

La Brevia manque cruellement de points de fixation pour des tendeurs. À part les 2 tétons sous les poignées de maintien arrière et les platines repose-pieds, il n'y a rien.

En l'absence de bagagerie digne de ce nom, si l'on a besoin de fixer quelque chose sur la selle, il manque au moins un point d'attache central, notamment pour une araignée.

J'ai donc placé un anneau sous le garde-boue, et le tour est joué. Pas de risque que le pneu touche à cette hauteur et accès facile.

Et puis, j'ai pas la sacoche de réservoir.... alors, en attendant, faut un peu bricoler.

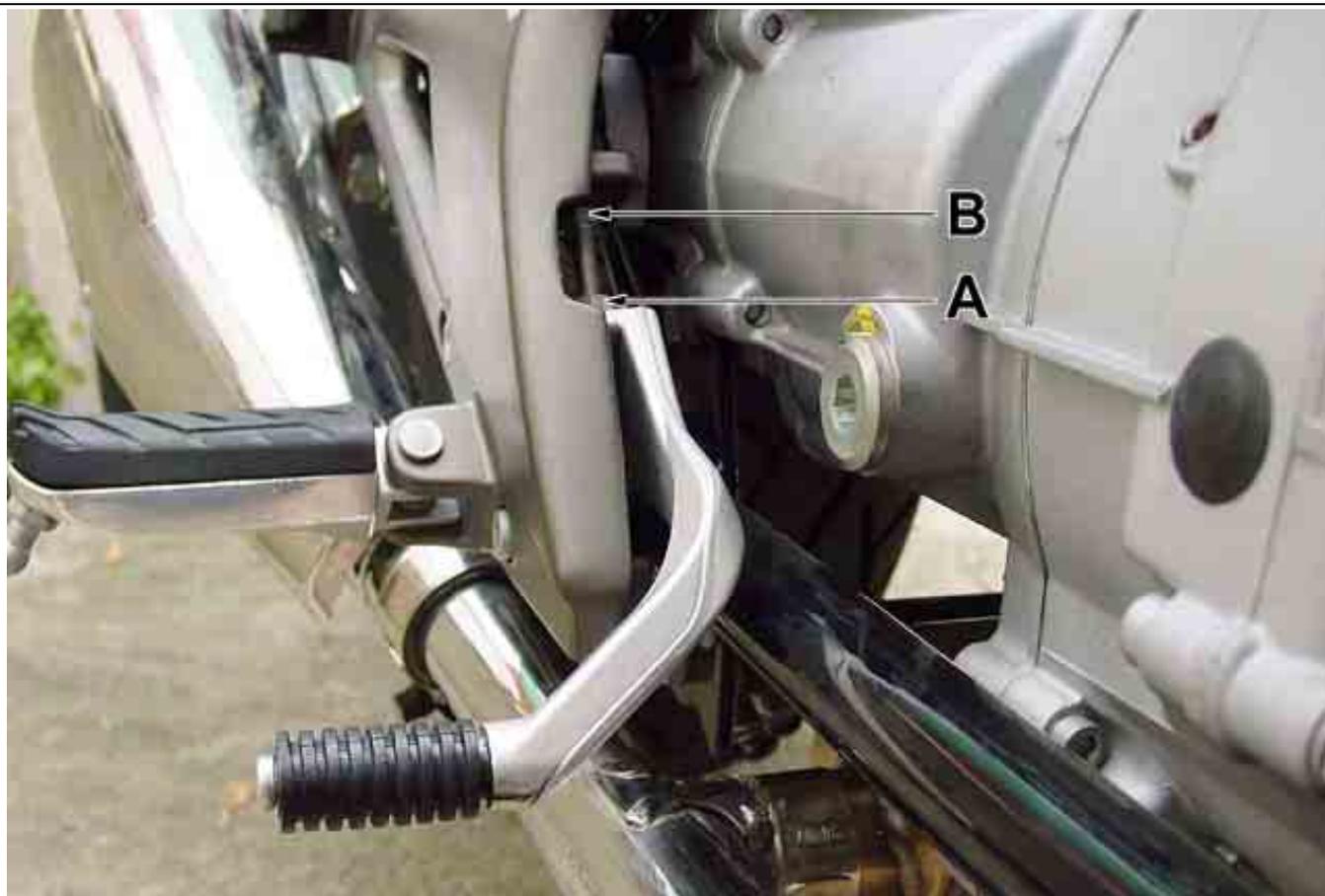


DSC 02173

Réglage de la position de la pédale de frein :

- desserrer le contre-écrou A
- jouer avec la vis B
- resserrer le contre-écrou A

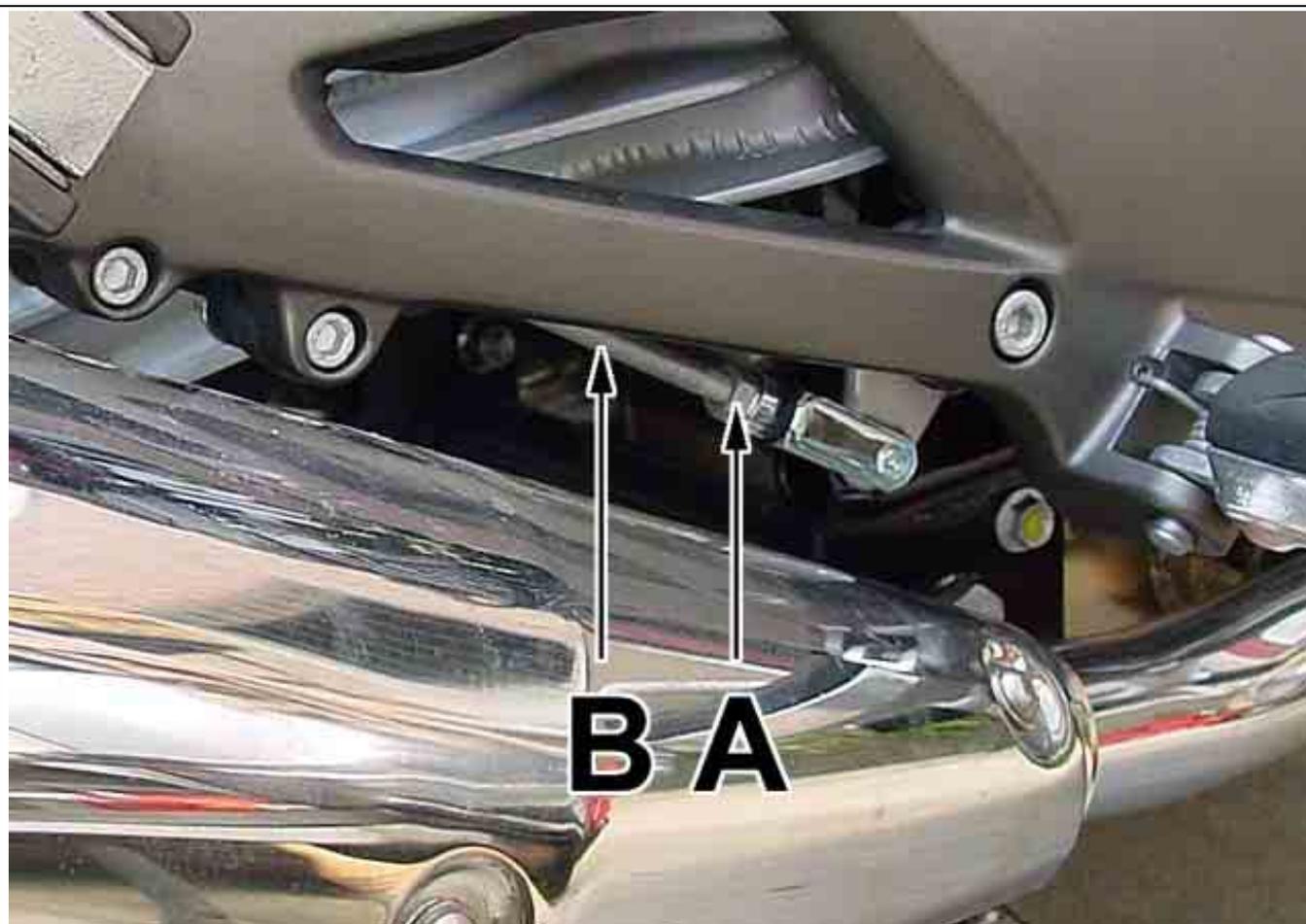
puis.....



DSC 02179

..... régler la garde en :

- dévissant le contre-écrou A
- vissant ou dévissant la tige B
- revissant le contre-écrou A



DSC 02172_02

LE RODAGE

Les 1000 premiers kilomètres sans dépasser 5000 tours...

Comment faire avec une machine qui a déjà 500 km dont 250 entre les mains d'un Champion ? Pas facile parce que le moteur en veut et monte allégrement dans les tours, tant sur les intermédiaires qu'en 5me.

Les 5000 tours sont rapidement atteints. 120-130 en 5me. Mon Calif m'emporte à 150 à ce régime ! Bigre, le temps d'y penser, me voici à 6000 tours ... Et elle en veut encore, la bougresse. La puissance maxi est à 6800.

Allez, on va se faire les intermédiaires....

Et merde, encore 6000 tours à tous les étages !

Pfff ! Il fait 33 °C, je me rafraîchis à 6000 tours.... 140-150. Juste 15 secondes hein, pas plus d'accord ? Habitué à la position pullman du Calif et à la protection de son carénage, la position roadster de la Brevia avec vent de face ne me gêne pas. Ça ne tire même pas sur les bras. Ça fait les abdos....

Et cette agilité à virevolter ! Les caisseux s'écartent... allez, un huitième de tour sur la poignée de gaz... 170 et 7000 tours, zone jaune. Bon, point trop n'en faut. On relâche.

Les 2 grandes courbes en dévers du A4 à hauteur de Joinville se passent sur un rail à 130 Les raccords de dilatation se ressentent dans le bas du dos (fermes, ces suspensions AR, très fermes) mais rien ne bouge. Là où le Calif passe "majestueux" sans rien sentir, écrasant les inégalités, telle une reine, la Brevia joue les cabris virevoltants sans se démonter.

Tiens, un 1100 Sport ? Pas le temps d'enlever la goupille.... Il se traîne... En rodage peut-être ?

Position limande pour voir ? Et zou. La tête dans les compteurs, régime calé à 5000 tours. Verdict : 140. Cette machine "taille basse" est un vrai plaisir de conduite.

Un bout de périmètre pour jouer les livreurs de pizzas. Les variations de vitesse sont avalées en 5me. La souplesse est là, bien au rendez-vous. Reprises à moins de 2000 tours en 5me sans brouter ni vibrer.

La ville maintenant; les files de voitures, les feux, les bus en travers, les taxis qui déboîtent, maman qui se poudre, papa qui téléphone. Toujours agile, ça passe bien mais bon sang de bougre de bon sang de bois ! Qui m'a fait un rayon de braquage aussi minable ! Rhaaaaa ! Agile, oui mais limitée par ce foutu rayon bien trop grand. Impossible de se faufiler entre 2 voitures distantes de moins d'1,5 m. Là où je passe à l'aise avec mon scotaire, me voilà bloqué avec la Brevia.... Et puis les poignées qui arrivent à hauteur des rétros.... Grrrrrr !

LA RÉVISION DES 1000

Au programme, vidanges des huiles, resserrages divers, contrôle des culbus, des bougies et autres inspections.

Vidange par la face avant, et remplacement du filtre à huile sur lequel on note des particules de téflon provenant des pistons.



DSC 02190

Lors du remontage du filtre à huile neuf, on prendra garde à serrer "fermement mais modérément" le bouchon de façon à ne pas éclater la partie centrale dudit bouchon....



DSC 02191

Cette machine étant décidément bien luxueuse, il faut terminer la vidange par la face arrière.... Eh oui, le carter moteur dispose de 2 bouchons de vidanges à l'opposé de l'un de l'autre. Évidemment, l'absence de béquille centrale oblige à quelque gymnastique pour assurer la vidange la plus complète possible.

Comme d'habitude, les aimants des bouchons de vidange seront nettoyés. Peu de limaille lors de cette opération sur cette machine.



DSC 02194

Coté droit, les 2 tubes de reniflard d'huile en provenance de la boîte à air seront aussi vidangés. Écologie oblige, la Brevastocke ses effluents....

Ne pas perdre les bouchons !

De l'huile dans le reniflard transparent indique un excès d'huile moteur.

Le remplissage du carter moteur se fera avec de l'huile semi-synthèse type Racing (?) répondant aux spécifications G4 API SG.

Quant à la quantité, les documents et informations techniques sont relativement disparates à l'heure actuelle. 2 litres, 1,8 litre, 1,78 kg..... Bref, ce qui est sûr, c'est que la jauge doit être modifiée de telle sorte que le niveau supérieur soit abaissé de 10mm.

Nous mettons 1,7 litre et après roulage (qui devrait être de 20 minutes !) nous sommes au repère haut d'origine...

Luigi, t'es sûr qu'on met de l'huile dans ce moteur ?



DSC 02195

Jusque là, tout va bien... Mais arrivé à la **boîte de vitesse**, Mandello nous a réservé une petite surprise désagréable : la vis (A) de vidange ne peut pas sortir entièrement (donc impossible de nettoyer l'aimant collecteur de limaille) car elle bute contre le collecteur d'échappement central (B)

Nous avons tenté de faire tourner cette boîte à fumée de 30° vers l'arrière pour dégager de la place (les fixations sur les échappements sont excentrées). Mais peine perdue. Le montage à la pâte empêche la rotation. Cette pâte semble permettre l'étanchéité des connexions : la sonde Lambda ne doit pas être influencée par des prises d'air !

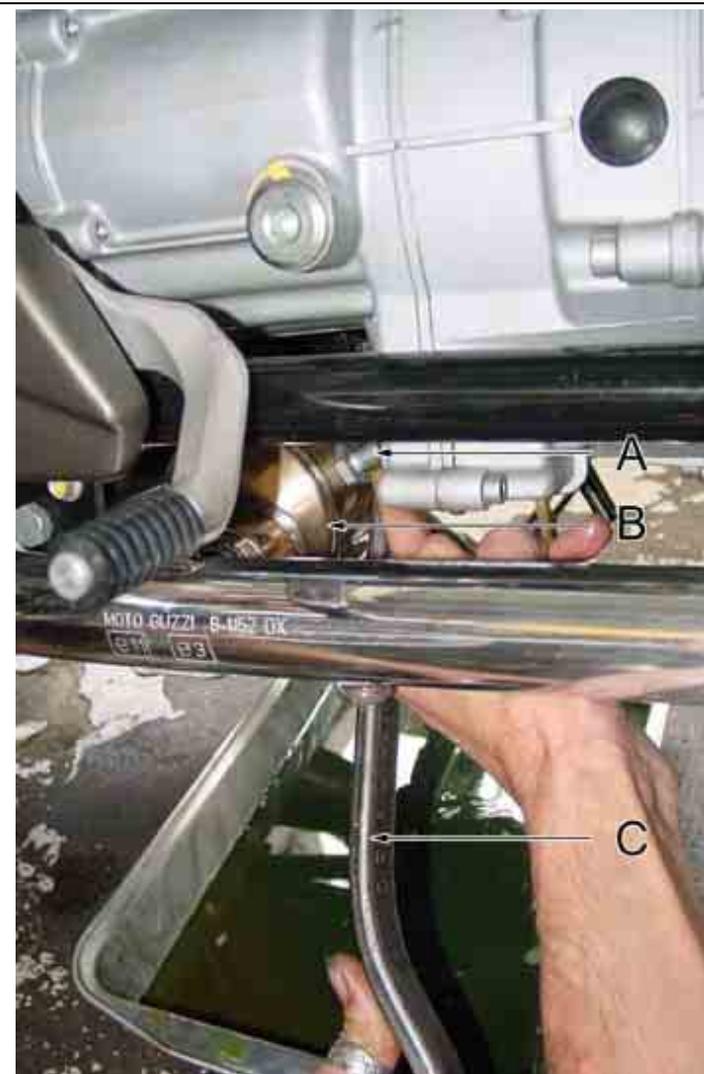
Moralité, un démonte-pneu en levier entre le collecteur et le carter de boîte va permettre de gagner les quelques millimètres libérant le bouchon de vidange.

Luigi : au montage, peux-tu penser à tourner le collecteur de 30° vers l'arrière s'il te plait ?
Merci d'avance...

Pour assurer une bonne vidange, il faudra pencher la moto vers la droite puisque la vidange se fait de ce côté.

L'huile de boîte est de la 80w90 spéciale BV. Pas de bisulfure de molybdène à rajouter. La quantité pour être pil-poil au niveau est de 950 ml (ou cm³).

La vidange du **pont** est un classique du genre : remplacement par de l'huile de transmission au bisulfure de molybdène. Quantité : 170 ml.



DSC 02188

Lors de la révision des 1000, il faut aussi vérifier le serrage des tubes de fourche.

Les 2 vis inférieures sont dirigées vers l'arrière et facilement accessibles.

Par contre, les 2 vis supérieures sont dirigées vers l'avant et cachées derrière le tableau de bord... Merci Luigi !

Il faut donc déposer le saute-vent et le phare pour accéder aux 3 écrous de fixation du tableau de bord.

En (A) on trouve la sonde de température de l'affichage tableau de de bord. Directement au dessus du phare qui chauffe façon BBQ.... Luigi, franchement, est-ce bien raisonnable ?...



DSC 02193

ATTENTION lors de la dépose du tableau de bord : veiller à ne pas perdre les rondelles éventail situées entre les silentblocs et la platine.



DSC 02198

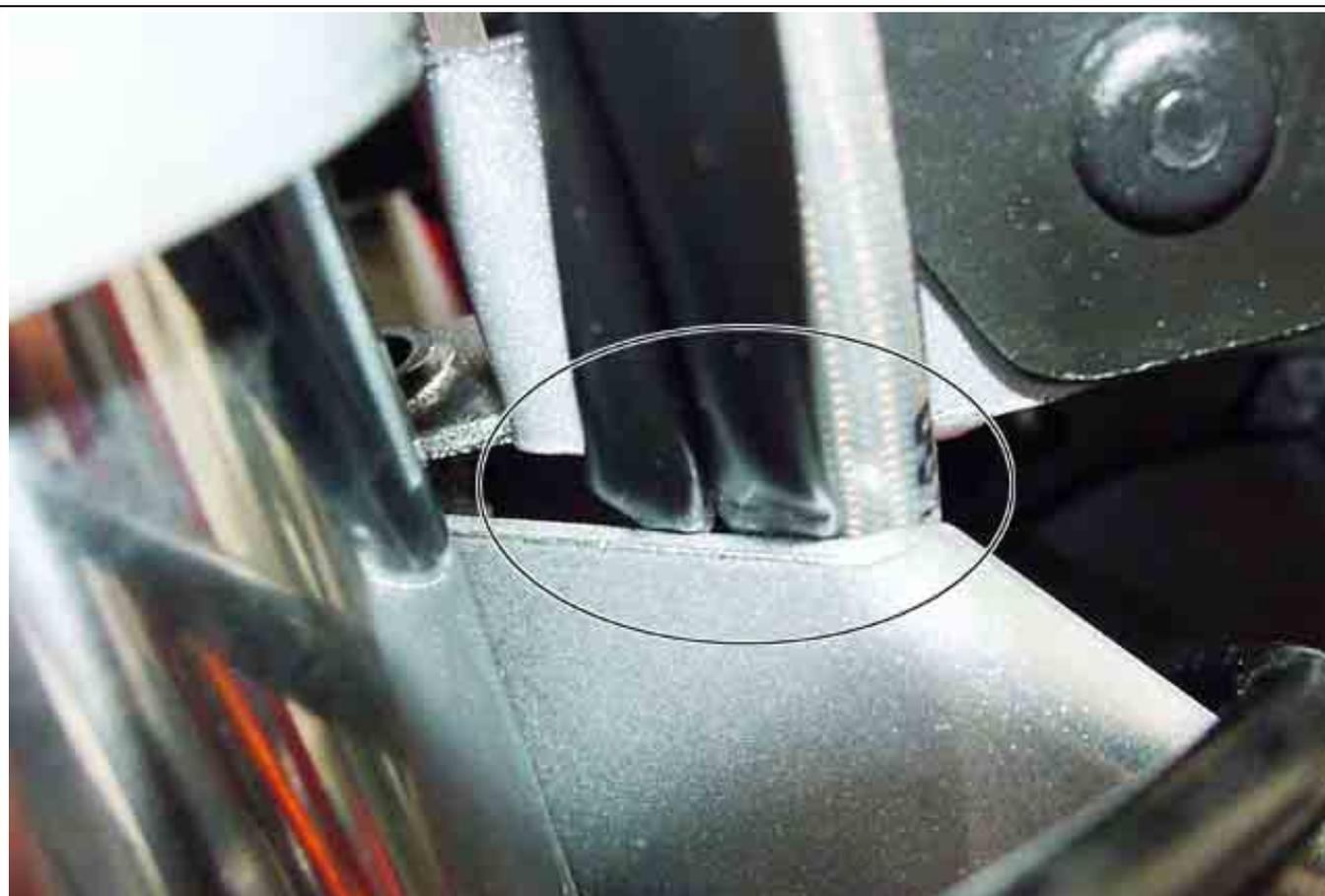
Les 2 vis de fixation supérieures des fourches sont désormais accessibles.



DSC 02199

Nous avons profité de la dépose du tableau de bord pour modifier le cheminement des câbles issus du commodo droit car ils sont assez pincés entre 2 platines.

Le plus petit des 2 câblages (celui de gauche sur la photo) a pu être glissé vers l'arrière, libérant de la place pour le 2me groupe de câble, plus épais.



DSC 02196

Le resserrage des culasses ne pose pas de problème particulier sauf qu'il faut 3 clés différentes.

L'écrou A est un hexagonal de 12mm (protégé par un manchon caoutchouc !).

Les écrous B sont des hexagonaux de 17mm.

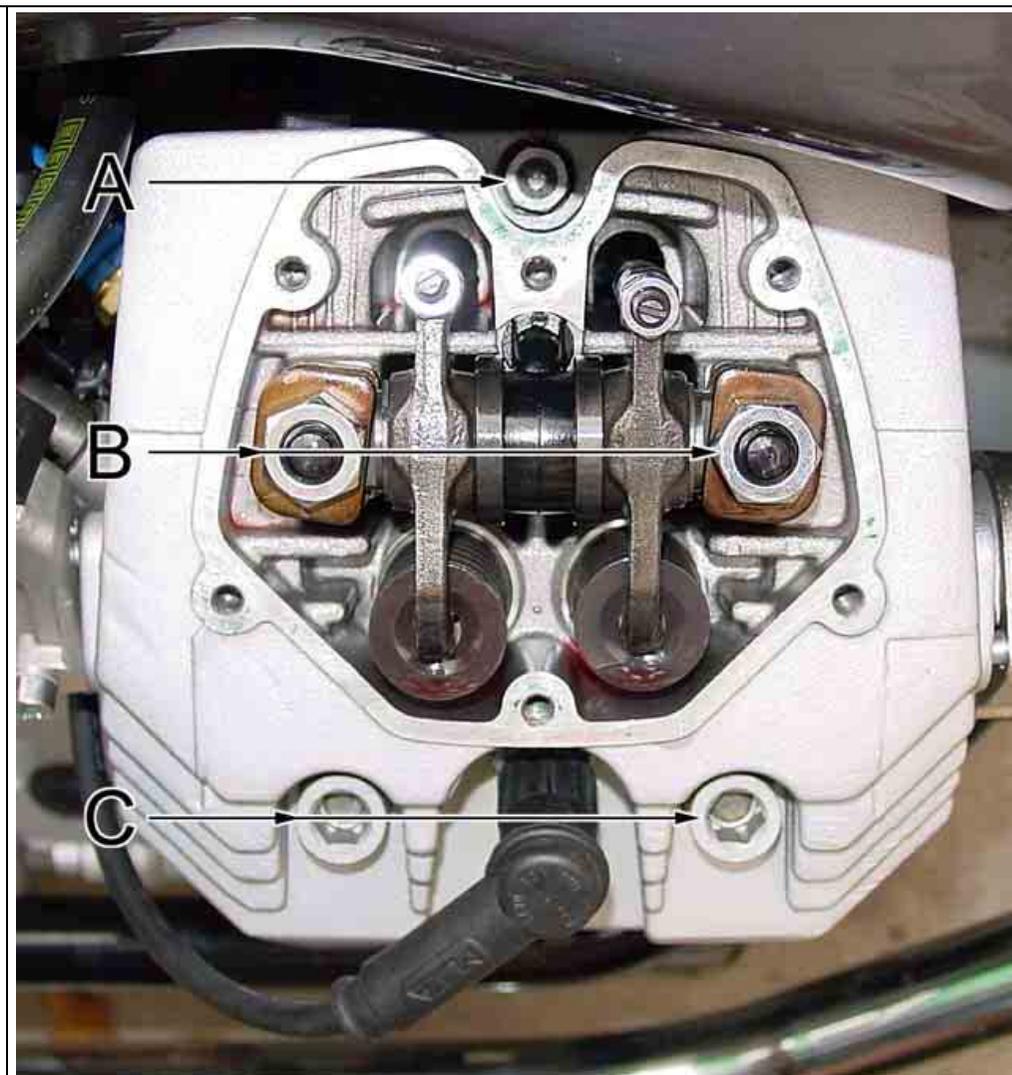
Les écrous C sont des six pans creux de 10mm (protégés par des bouchons caoutchouc).

L'écrou (A) ne peut pas être serré avec une clé à douille emmanchée sur un carré d'1/4 de pouce. Eh oui, l'échancrure pratiquée dans la culasse n'est pas assez large... A vos 3/8 de pouces et autres raccords intermédiaires....

Serrage officiel à 4-4,2 kg.m pour les M10 (écrous B) et à 2,8-3 kg.m pour les M8 (écrous A et C). On met tout à 4 kg.m et ça ira bien.

Desserrage préalable avant resserrage en croix. En l'absence d'ordre prescrit par Mandello, on peut faire cela dans le sens : C gauche, B droit, A, B gauche et C droit.

Ne pas oublier de silicuner les différentes protections caoutchouc.



DSC 02220

Les colliers de serrage des reniflards de culbuteurs sont dotés d'une absence totale de qualité de serrage et seront remplacés par des colliers dignes de ce nom.

Pour faciliter le travail, nous avons déposé le réservoir.



DSC 02207

Le réservoir est maintenu par une vis à l'arrière.

ATTENTION, il y a 2 rondelles : une de chaque coté du silentbloc.

À l'avant, il faut ôter les 3 vis (A) situées de chaque coté et libérer la vis (B) centrale.

Les 2 "jupes" latérales viennent avec le réservoir.



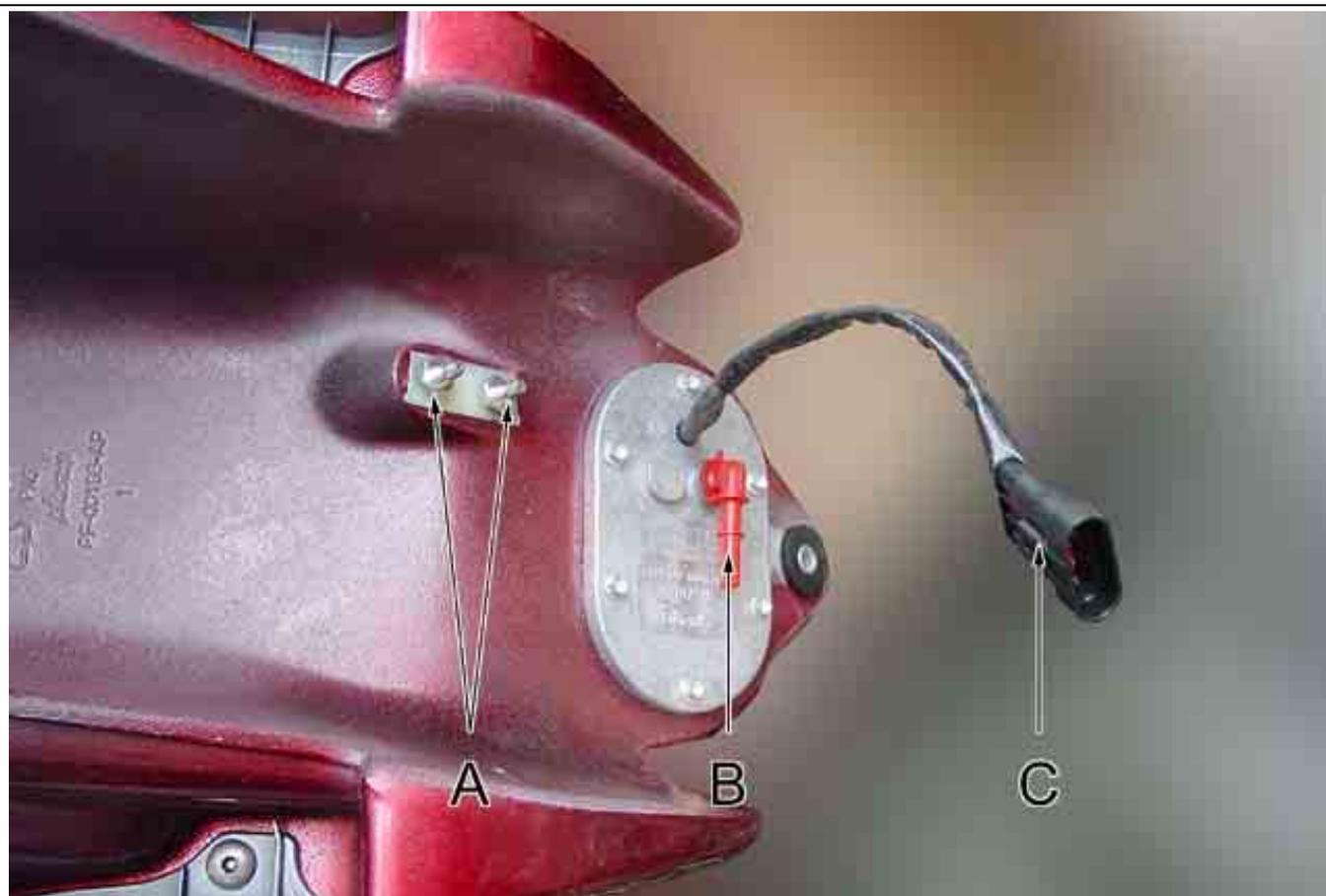
DSC 02211

Pour libérer le réservoir, il faudra dégager les 2 tubes de trop plein (A), le raccord d'essence (B) et le connecteur (C).
Pour mémoire, la bloc pompe à essence-détecteur de niveau est situé à l'intérieur du réservoir.

La Durit d'essence est simplement encliquetée grâce à un connecteur style Gardena™. Que du bonheur !



DSC 02204



DSC 02205

Le serrage de la colonne de direction sera vérifié (écrou à encoches) pour que la direction soit très légèrement résistante. Il faut desserrer l'écrou (A) pour le faire, ce qui oblige à desserrer les vis de maintien du guidon (auparavant, prendre des repères de positionnement du guidon car s'il est trop en AR, il butera sur le réservoir).

Serrage de l'écrou (A) à 5 kg.m

La grille (B) reste en place.

Le klaxon est en (C).

Les bobines sont en (D).

Les 2 trop-plein d'essences sont en (E).

En (F), les 2 diodes Zenner du circuit de sécurité de la poignée d'embrayage et de la béquille latérale.

En (G), la Durit d'essence.



DSC 02203

Les culbuteurs sont à régler à 0,15 pour l'admission et 0,20 pour l'échappement.

En l'absence de repère sur la couronne de démarreur, il faudra déposer le cache de l'alternateur (et donc le régulateur derrière lequel se cache la 5^{me} vis de fixation).

Bougies ôtées, faire tourner le moteur avec une clé de 24 (B) à l'avant, dans le sens des aiguilles d'une montre.

Chercher le PMH grâce à une pince (A) introduite dans le puits de bougie.

Nettoyer les bougies (NGK BR8ES) et vérifier leur écartement : 0,6 à 0,7 mm.

Remonter les caches culbu. Si les joints sont changés, les huiler avant la pose.

Serrage en croix, de préférence.



DSC 02206

Lors du remontage du réservoir, le plus difficile est de re-connecter les 2 tubes de trop-plein.

Ils sont fixés en bas sur le reniflard de carter moteur par un serre-câble. Il faut couper ce serre-câble pour gagner du jeu.

Une fois le réservoir remonté, refixer les 2 tubes au reniflard pour ne pas les laisser reposer sur le collecteur d'échappement.



DSC 02210

Et voilà, il ne reste plus qu'à effectuer un ultime contrôle de synchronisation et de réglage de ralenti. La deuxième phase de rodage a commencé. Enfin, officiellement. Parce que cette machine ne demande qu'à prendre ses tours. Et je la laisse faire avec bonne humeur.