

## LES PREMIERS MILLIERS DE KILOMÈTRES APRÈS LES 1000 PREMIERS

Dans l'épisode précédent, nous nous en étions arrêtés à la révision des 1000. Le changement des huiles, les réglages de synchro et de carburation, le resserrage des culasses, la reprise du jeu des culbuteurs, la remise aux côtes de l'écartement des électrodes des bougies, et tous les petits changements apportés lors de cette révision pèsent chacun pour leur compte dans le comportement de la machine.

Dussè-je passer pour un sodomisateur de diptères en plein vol avec gants de boxe, il me semble très important d'apporter le plus grand soin à cette révision "post-usine". Delà va découler le comportement du moteur, quel que soit le rodage effectué. L'écoute d'un moteur "agricole" me semble primordial pour en assurer un rodage convenable.

Et cela se révèle très positif dans la performance du moteur. Les bons conseils des notices d'utilisation ne m'ont jamais perturbés, et ma grosse mémère de Calif tapait déjà le 180 après 500 km de roulage. A 70.000, elle n'a pas peur d'accrocher le 210.

Dès après la révision, cette machine vive et dynamique n'avait qu'une envie : prendre ses tours. Et après tout, pourquoi la brimer ?

De retour de Moto Légendes en compagnie de 2 1100 Sport, dont l'un attelé, j'ai pu vérifier que la Brevia arrachait féroce. Le 1100 Sport solo ne pouvait me suivre à "l'arraché" au démarrage. Les 90 bourrins, certes plus performants une fois lancés, se révélaient peu fougueux face aux 48 poulains déchaînés de la Brevia.

Et puis, il faut dire que sur une machine de 180 kg, le pilote que je suis n'est pas frein moteur considérable : 50 kg tout mouillé et une résistance à l'air digne d'une porte de Solex... Ça aide.

Alors, rentrons dans les tours et les 8000 (zone rouge) sont trop vite atteints.

Domage, mais le potentiel est là. D'autant plus important que cette vivacité à réagir au moindre 1/16 de tour de poignée de gaz est parfois très salutaire : les dépassements se font en un éclair et la partie cycle de ce vélo est redoutable d'efficacité. Du reste, pour virer de droite et de gauche, nul besoin de pousser sur le guidon, la télépathie suffit...

### LES MODIFICATIONS APPORTÉES

Il s'agit là de présenter les petits bricolos apportés sur la Brevia pour la rendre plus ergonomique dans un usage mi-ville, mi-route. Comme je l'ai dit précédemment, je ne destine pas cette machine à un usage routier soutenu. Mon 35 tonnes de Calif me convient tout à fait pour cela. Aussi, j'accomode "la fille" à ma sauce.

Premier problème de la Breva: fixer ce damné "U" dont tout citoyen dispose. Design italien oblige, aucune vis ne dépasse sur cette machine, si ce n'est les 2 pions fixés sous les poignées passagers derrière la selle. Cet arceau dispose d'ailleurs de 2 autres emplacements dûment taraudés situés de part et d'autre du feu arrière. Tiens ! si nous y vissions 2 vis ? Tiens, fume ! Rien ne se visse sur toute la longueur du filetage. Le pas de vis n'est ni du 125, ni du 150.... Luigi, quoi c'est y que tu m'as fait ?

Bon, peu importe, je visse 2 10x150 autant que je le peux dans les 2 emplacements.

Et puis finalement, pourquoi ne pas en profiter pour placer le porte-U sur une de ces vis ? J'avais pensé le faire en me servant d'un pion latéral existant, mais cela ne me plaisait guère car les risques de frottement contre les plastiques latéraux étaient importants.

En fixant le U transversalement, il repose sur l'arrière de la selle et ne s'en porte pas plus mal. Le feu arrière ne devrait pas être abîmé.

En (A) la patte du porte U a été tronquée et forée à 10mm.

En (B), un vis de 10 et l'écrou qui va bien pour bloquer le porte-U.

En (C), non, non. Le U ne repose pas sur le feu AR.



DSC 02224



DSC 02225

La Brevia est une machine dotée d'un train arrière pour le moins "vif". Surtout en regard de mon poids...

Pour obtenir une machine plus souple, j'ai réduit la précharge de telle sorte que la bague inférieure soit abaissée de 2 mm.

Bien sûr, au passage, je me suis permis d'insulter Luigi qui m'a fourni une clé à ergot en marshmallow expansé de la plus redoutable inefficacité. J'ai dû débloquer la bague d'un des 2 amortisseurs grâce à un coup de burin ferme et assuré. Un coup de WD40 par la dessus, et roule ma poule...

La qualité de roulage s'en est considérablement améliorée pour le bonheur de mes 5 lombaires peu habituées à une telle rudesse.



DSC 02227

Autre élément particulièrement agaçant est l'allumage du phare dès le contact mis. À part le fait que je ne me sens pas utilisateur idiot oubliant d'allumer ses feux au démarrage, Guzzi aurait pu faire en sorte que ce consommateur d'énergie se coupe au moment où l'on appuie sur le bouton du démarreur, autre gros consommateur de courant.

Tant que la batterie est neuve, je veux bien que ça tienne le choc. Mais qu'en sera-t-il au bout de 30.000 km, en hiver, avec des bougies fatiguées et une batterie usée ? D'autant que ma machine couche dehors...

J'ai donc flanqué un interrupteur dans la cloche du phare. Na ! Il est placé sur l'alimentation "feu de croisement".

La vis inférieure permet de séparer le phare de la cloche. La vis gauche permet le réglage vertical du faisceau. Le réglage horizontal pifométrico-scientifique s'effectue avec les 2 vis de la potence.

Comme le câblage est typiquement Mandellien, la masse n'est pas le fil noir mais le bleu (connexion **D**)

Le fil Noir est la commande de feu de croisement (connexion **C**). Le fil Blanc est celle de feu de route (connexion **B**). Le Jaune est celui du feu de position, qui sera allumé dès le contact mis.

Il faut veiller à placer l'interrupteur (**A**) à mi-chemin dans le fond de la cloche. Ici, il est un peu trop en avant et le phare force un peu pour rentrer dans son logement malgré que j'ai plié les 2 fiches de l'interrupteur. Ne pas le mettre trop au fond non plus biscotte le levier va se situer sous le tableau de bord...



DSC 02222



DSC 02226

Les bouchons cache-vis de culasse ayant des volontés de liberté, je les ai remplacés par des pieds de table caoutchouc de Ø 14mm. Il faut les enfoncer à force, moteur chaud et le tour est joué. Une modif à 1,15 euro qui protégera efficacement les 2 goujons de culasse.



DSC 02223

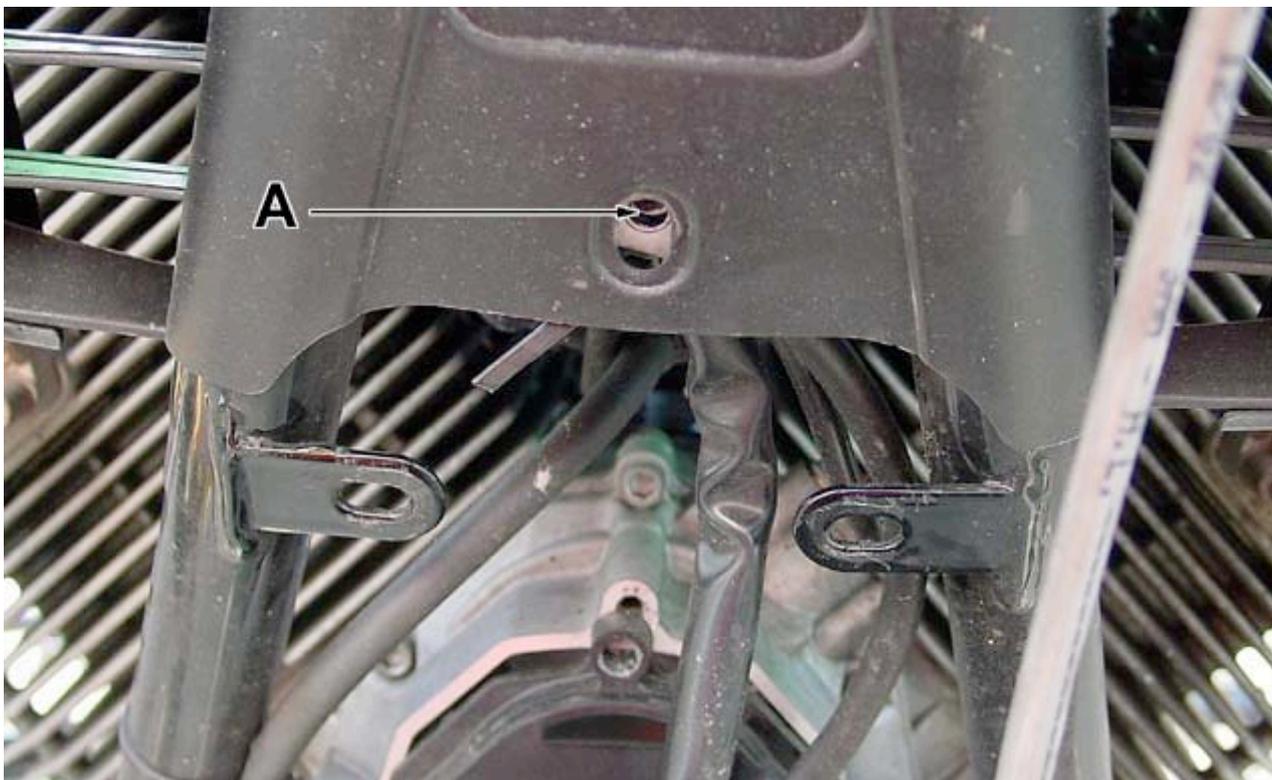
À l'occasion d'un contrôle de culbuteurs vers les 3200 km (j'avais un peu loupé le réglage lors de la révision des 1000), j'ai modifié la position du régulateur. En effet, il masque la 5<sup>e</sup> vis du cache d'alternateur. Or pour rechercher les PMH, il nous faut passer par l'écrou d'alternateur... Un peu énervant de devoir démonter le régulateur, surtout qu'il vient pendouiller devant le champ opératoire.

La modification est simple et prend 1 heure environ à réaliser.

Ôter le régulateur et ôter la vis centrale **A**. Cette vis ne nous ressortira pas. Mais ne pas la jeter, ça peut servir.

Conserver les 2 vis de fixation du régulateur.

Récupérer les 2 agrafes de fixation glissées sur les 2 pattes de fixation.

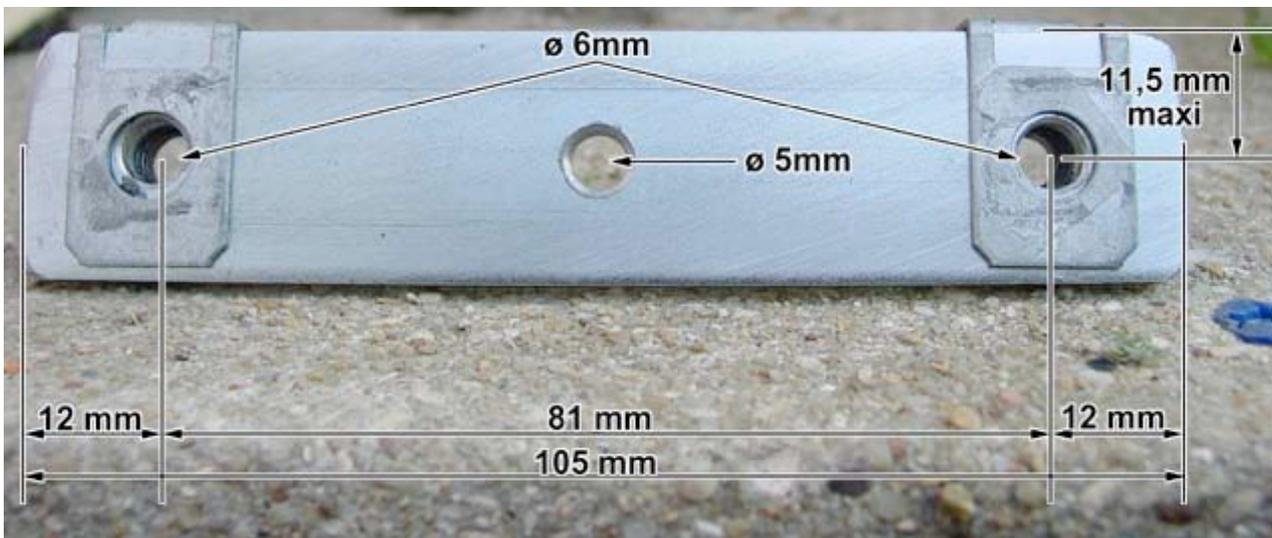


DSC 02728

Fabriquer une patte de fixation intermédiaire selon les cotes ci-contre.

L'épaisseur sera d'environ 3mm.

Les 2 trous de 6 doivent être percés à la bonne hauteur de façon que les agrafes se positionnent et se bloquent convenablement.



DSC 02729

2 problèmes doivent être résolus :

- si le régulateur n'est plus fixé au cadre que par une seule vis, il va rapidement tourner sur lui-même,
- les 2 vis de fixation du régulateur à la patte intermédiaire et l'arrière des agrafes vont marquer l'habillage du cadre.

On résout les 2 problèmes en apposant un bourrelet de caoutchouc qui fera "frein" et "protection" et qui aura en plus le mérite de protéger le régulateur des vibrations.

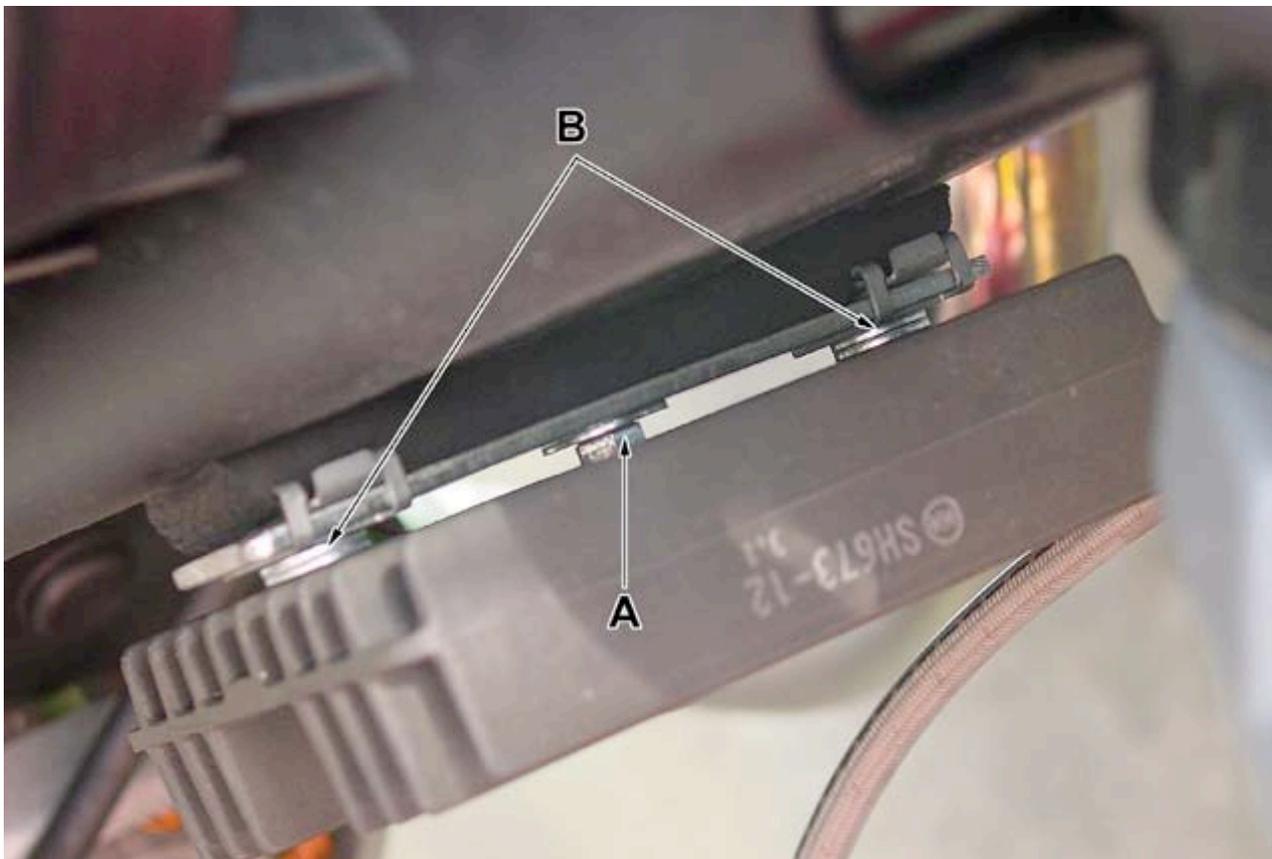
La vis centrale (5x30) devra être arrondie à son extrémité car elle "traverse" le cadre et vient chatouiller le faisceau de câbles



DSC 02730

Entre la patte intermédiaire et le régulateur, il faudra rajouter une ou 2 rondelles (**B**) aux vis de fixation pour que la vis centrale (**A**) ne vienne pas en contact avec la face arrière du régulateur.

Noter que la masse ne se fait pas par le corps du boîtier mais par le faisceau.



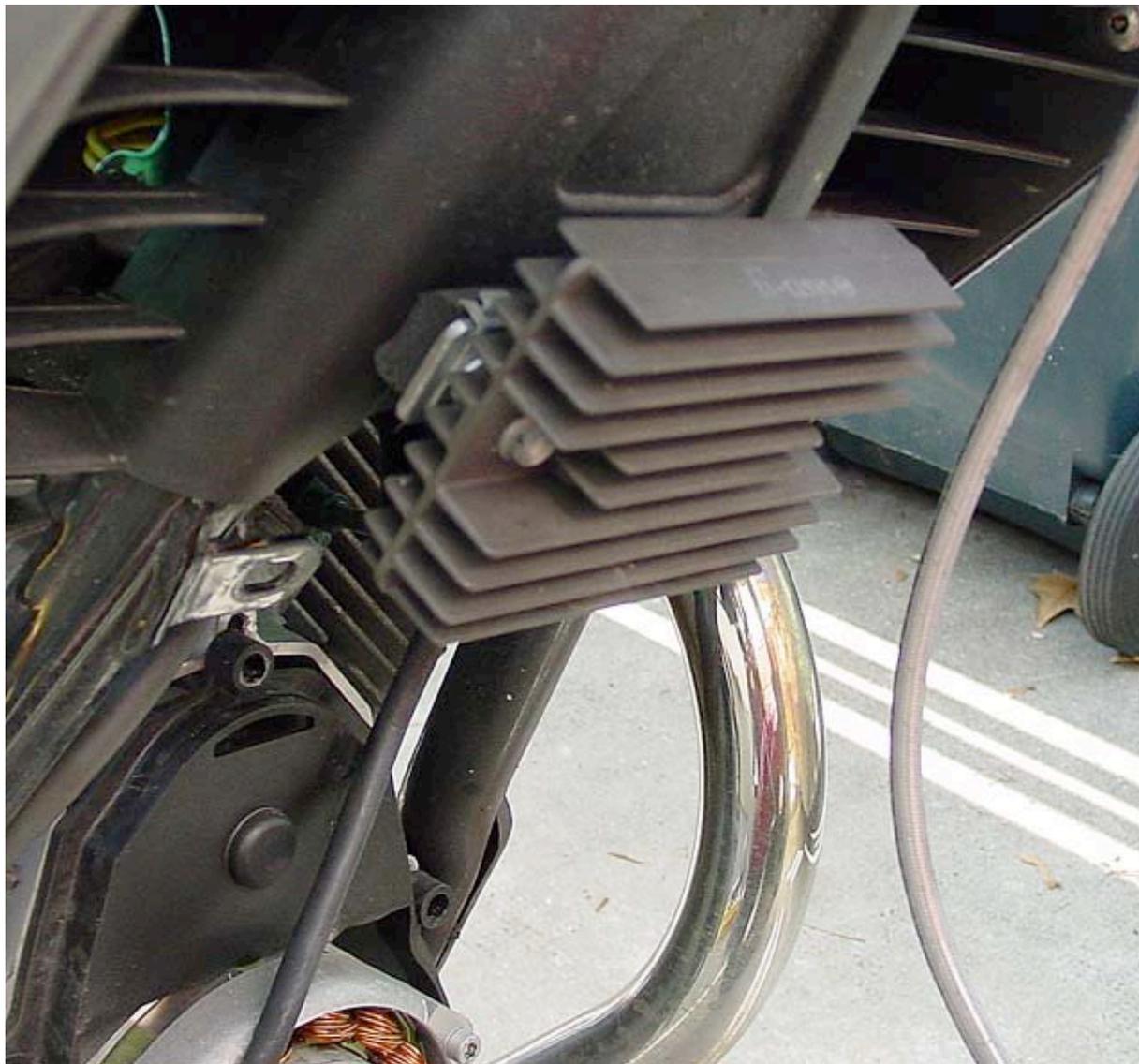
DSC 02733

Régulateur en place, la vis supérieure du cache alternateur est désormais accessible.

La fixation souple s'avère probante après 200 km de routes diverses et tressautantes en forêt de Rambouillet.

À noter que le régulateur se trouve isolé du cadre. Pour mémoire, pas besoin de le mettre à la masse car celle-ci se fait non pas par sa carcasse mais par le faisceau.

Il ne reste plus qu'à trouver 2 petits caches noirs à placer sur les 2 "anciennes" pattes de fixation du régulateur. Un petit tour au rayon ameublement de Castomerlin devrait permettre de trouver notre bonheur.



DSC 02732

## LE COMPORTEMENT ROUTIER

La diversité des routes franciliennes permet de tester convenablement le comportement d'une machine:

- longues lignes droites autoroutières,
- grandes rues pavées aux nids de poules improbables (les Champs Élysée après le défilé sont un régal !),
- courbes larges garnies de raccords de dilatations à la planéité douteuse sur quelques roclades de jonction,
- périphérique peuplé d'une faune disparate d'homo-pas sapiens-telefonico-rouge à levro-chien chien à sa mémère-automobilistes, de livreurs de pizzas patentés, de glandus en Kmionnette, costards cravates et mocassins à glands, d'utilitaires dépourvus de rétroviseurs mais pas d'agressivité,
- rues encombrées d'éboueurs, de livreurs, de taxis et autres bus contribuant généreusement à la fluidité habituelle du trafic parisien,
- autoroutes longuement rectilignes (notamment l'A1 et l'A13) sauf pour ce qui concerne les rainures élégamment dessinées façon parkinsonien androposé sur le béton de pacotille constituant la chaussée,
- raccords de bitumes divers faits la plupart du temps de résidus de déchets de rejet de fond de cale d'un quelconque Amoco Cadiz échoué au port de Gennevilliers,
- lignes blanches, bandes blanches, gendarmes couchés, banquettes en béton séparatrices, portes ouvertes à la volée contribuant à créer un parcours du combattant très éclectique pour tout pilote de 2 roues...

Si bien que la Brevia dont j'ai fait posé les roues sur toutes les voies charmantes et primesautières de la région parisienne se révèle avoir un comportement routier redoutablement stable et sain.

Même si parfois la roue avant peut être délestée sous le coup d'une vive accélération pil-poil sur un raccord de chaussée, occasionnant un violent gauche-droit dans la direction, la machine tient sa trajectoire. La Marzocchi accroche fermement le pavé. Mais il probable qu'il faudra veiller à la qualité de l'huile de fourche et probablement anticiper son remplacement prévu à 7.500km dans un premier temps, puis tous les 22.500 km.

Et puis, faut reconnaître que Luigi n'avait pas vraiment serré la colonne de direction ! Pas loin d'un tour de serrage en plus sur l'écrou cannelé.

Pour resserrer l'écrou cannelé de direction :

- il vaut mieux être 2.
- repérer la position du guidon avant de dévisser la bride supérieure.
- dévisser légèrement la bride (A) du guidon
- dévisser l'écrou de direction (B) (écrou de 28). Attention au réservoir !
- en l'absence de clé spécifique, utiliser un jet tendre pour resserrer l'écrou cannelé (C). Pour juger de l'effet, il faut que la roue AV soit libre : lever la moto à l'aide d'un cric placé à l'avant du carter moteur.
- placer la direction en position centrale : la fourche doit tomber à gauche et à droite "mollement".
- replacer la moto sur ses 2 roues.
- serrer l'écrou de direction. Environ 7 kg.m. Attention au réservoir (bis) !
- replacer le guidon et serrer sa bride.

A vérifier tous les 10/15.000 km



DSC 02422

Le rayon de braquage est un vrai handicap dans une circulation aussi dense qu'en grande ville. Je n'y reviendrai pas.

Le pilotage à haute vitesse (à partir de 140 km/h) permet de fortifier ses abdos. La position roadster contribue à une position face au vent qui tire dans les bras. La direction étant très légère, il n'est pas de bon ton de "se tenir au guidon" car la machine devient rapidement dangereuse en saucissonnant à tout va. Toujours se porter en avant pour garder les mains simplement posées sur le guidon. Le saute-vent est plus efficace à 140 qu'à 120 mais n'apporte plus rien à partir de 160.

Eh oui, à peine 1200 km au compteur et la Brevia emmène son pilote gaillardement à 160 à 7000 tours. Pas eu l'occasion d'aller plus haut car je n'ai pas toujours l'intégral (pour épargner mes cervicales lors de mes parcours urbains) et au delà de 170, en casque ouvert, ça devient pénible... À noter la coupure brutale aux environs de 8200 Trs.

Attention toutefois aux larges courbes autoroutières dotées d'un revêtement à la planéité variable, aléatoire et nonchalante: jusqu'à 140 les raccords sont avalés assez sereinement. Au delà, c'est du grand n'importe quoi et la Brevia se comporte comme un athlète de foire sur trampoline... Bon, faut dire aussi que le pilote est léger....

Les reprises à bas régime sont bonnes, sans vibration tant qu'on n'ouvre pas en grand à 2000 tours en 5me.

La plage agressive d'accélération se situe nettement entre 4000 et 7000 tours. La pêche est constante et linéaire. On pourra noter en 5<sup>e</sup> les correspondances suivantes : 5000 trs = 120 km/h, 6000 trs = 140 km/h, 7000 trs = 160 km/h et 8000 trs = 170 km/h

Le frein arrière confirme sa vocation de frein de feu rouge. Il ne freine pas, il bloque la roue. Le remplacement par des plaquettes de type "ST" (pour disques fonte, en fait) fait merveille !

Le frein avant est remarquable : parfaitement dosable et très efficace. Un freinage d'urgence provoque un écrasement des....., des..... enfin du service trois pièces contre le réservoir. Suggestion à Mandello : un petit coussin sur la partie arrière du réservoir ? En tout cas, attention sous la pluie !

## LES OPTIONS

---

Mandello nous le joue façon vendeur de bagnoles en livrant une machine nue que l'on peut rendre plus ergonomique avec quelques options.

Au premier rang, la béquille centrale dont la distribution n'eut pas même le temps de se faire lors de la sortie de cette machine. En effet; cette béquille avait le mérite de casser le cadre ! Personne n'y comprend rien car le cadre de la Brevia ne semble pas différer de celui des Nevada. À moins que le matériau ait quelque peu changé en moins solide..... Mais, fin octobre 2003, la voici de retour au catalogue pour 170 Euros environ. Voir plus loin la description de la chose du montage.

A chapitre des grands absents, on pourra noter le pare-cylindres. Bizarre, alors que les Guzzi font partie des machines régulièrement équipées de cette protection. Mais au printemps 2004 j'en ai trouvé un présenté sur le site du concessionnaire de Marseille (Comptoir du Sud) ainsi que 2 porte-bagages.

Craignant pour les lombaires des pilotes, Guzzi nous propose 2 amortisseurs Bitubo réglables en précontrainte ainsi qu'en détente et compression.



Galants, les italiens proposent aux dames une selle "Lady" permettant la hauteur au sol de passer de 79 cm à 76 cm.



Et que dire de ce superbe bloc disc qui trouve si facilement sa place sous la selle ?



Au chapitre des options proposées par les accessoiristes, on notera Mistral avec des pots non catalytiques mais “homologato”.... Tout un poème !

## LES ACCESSOIRES

La sacoche de réservoir, à soufflet, d'une contenance de 12/15 Litres. Dérivée de celle proposée pour les V11. De bonne facture mais la pochette pour carte routière est trop petite.

Elle est pourvu de quelques petites poches intérieures, elle se transforme en sac à dos et dispose d'une bâche de protection contre la pluie.

140 Euros (2003)

Bagster propose aussi une selle de réservoir, que le tapis recouvre entièrement. Dommage car la silhouette du réservoir disparaît alors totalement





Le pare-brise, remplacement avantageux du saute-vent pour longs parcours au-delà de 120 km/h.





Idéales pour transformer la frêle Brevia en pachyderme de la route : les valises de 30 litres ou 40 litres, à l'esthétique douteuse. Ci-dessous en 30 litres.



DSC 02456



40 litres



DSC 02457



DSC 02458

Dans le clan des accessoiristes, Givi propose une daube-caisse qui fait un peu soucoupe volante.



Pare-cylindre proposé par le Comptoir du Sud et les 2 porte-bagages : petit et grand.

Le pare-cylindre est annoncé à 100 Euros (2004).

Le petit porte-bagage est à 114 Euros (2004)

Le grand porte-bagage existe en gris ou en noir : 130 à 150 Euros (2004)

Nota : le pare-cylindre est désormais (2005) disponible chez tous les concessionnaires. Il s'agit d'une fabrication italienne propre, à savoir Stucchi. Toutefois, rien à voir avec la tenu des pare-cylindres des gros blocs : le point de fixation supérieur, caché par le réservoir, se fait sur une modeste patte du cadre. C'est très souple...



**MONTAGE DE LA BÉQUILLE CENTRALE**

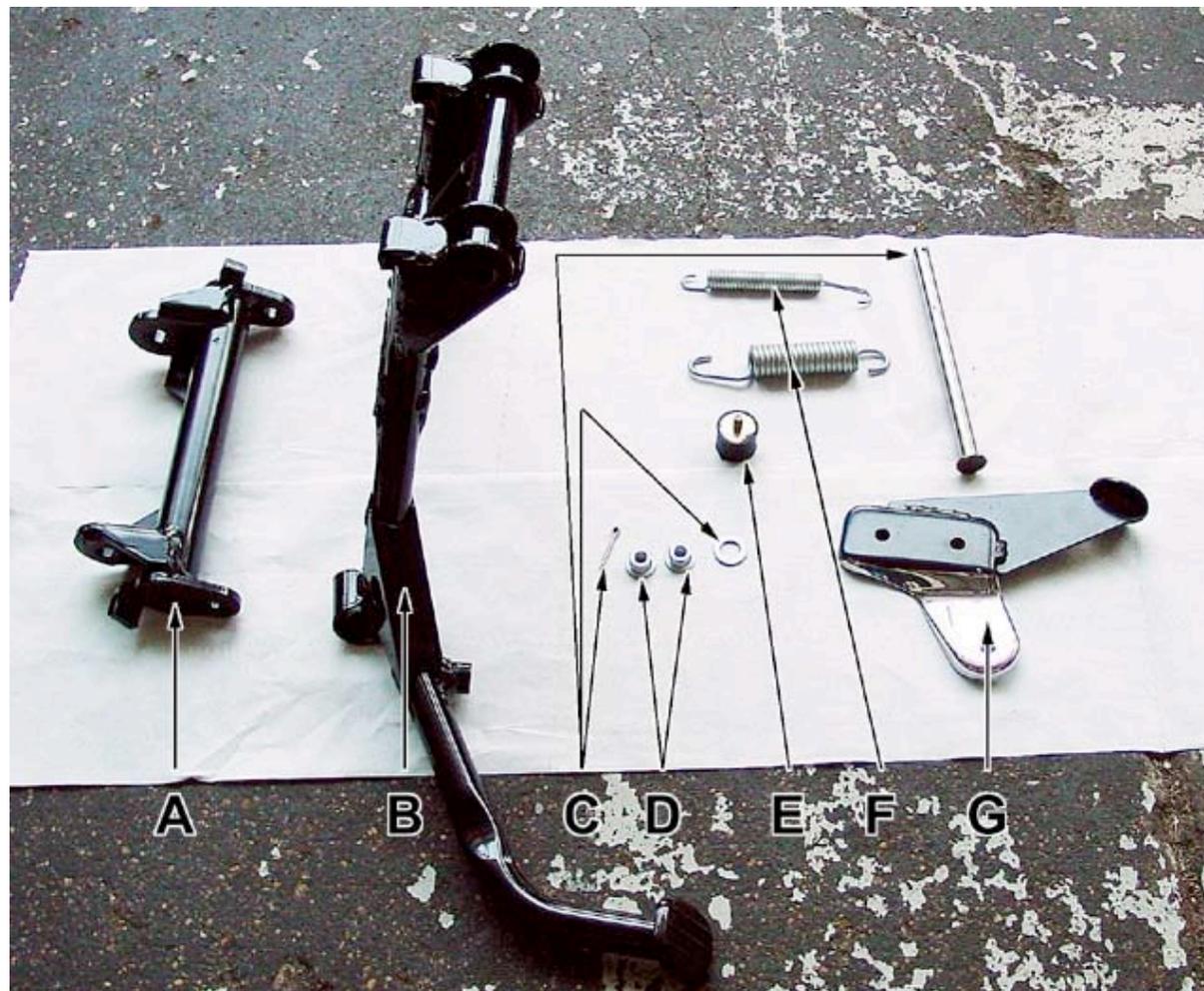
La monte se fait sans problème en laissant la machine sur la béquille latérale. La dépose des échappements est nécessaire. Prévoir 2 joints d'échappement (coté cylindre) et éventuellement 2 joints d'étanchéité de pots d'échappement (voir plus loin).

Composition du kit :

- (A) le support de béquille
- (B) la béquille
- (C) l'axe, sa rondelle et sa goupille fendue
- (D) 2 écrous à épaulement
- (E) le patin en caoutchouc
- (F) les 2 ressorts
- (G) la butée de béquille

Poids : 3 kg

Prix : environ 170 Euros (2004)

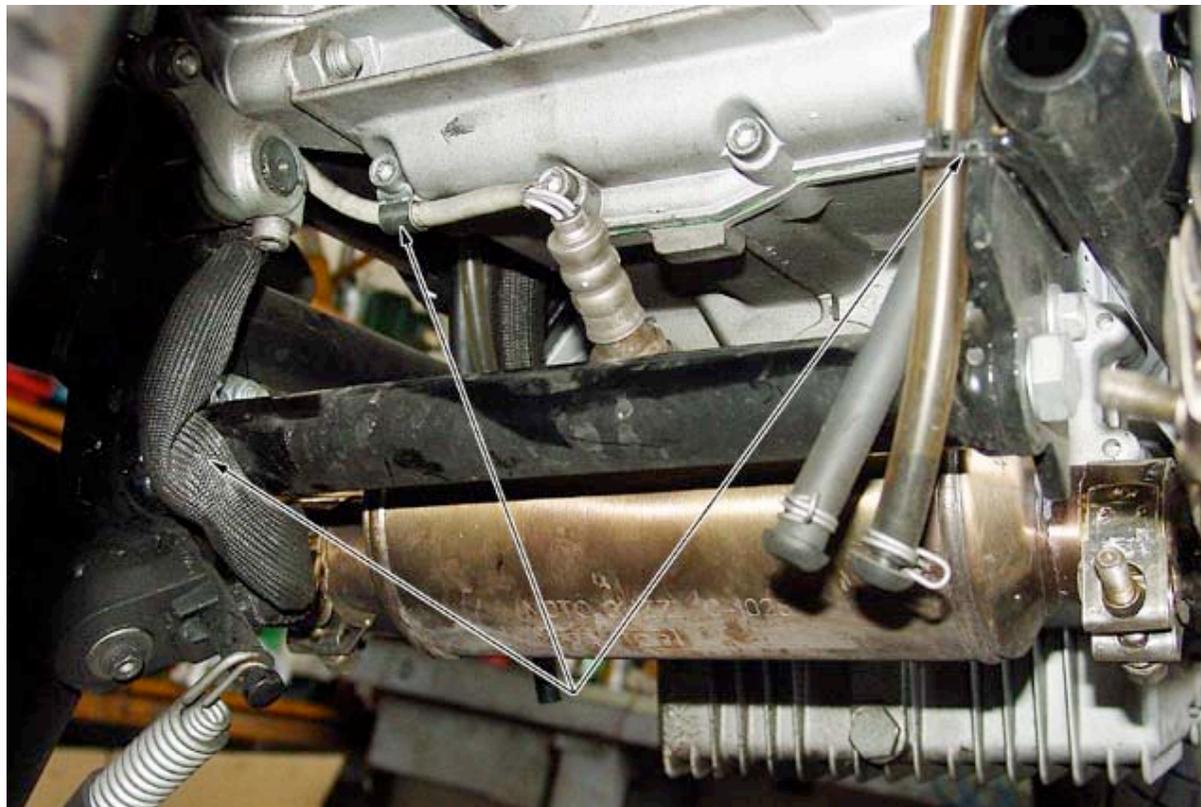


DSC 02759

La dépose des échappements impose de débrancher la sonde Lambda et donc de la libérer de son passe-câble (ci-contre, au milieu). On peut être amené à dévisser la vis de cul de boîte pour déplier ce passe-câble.

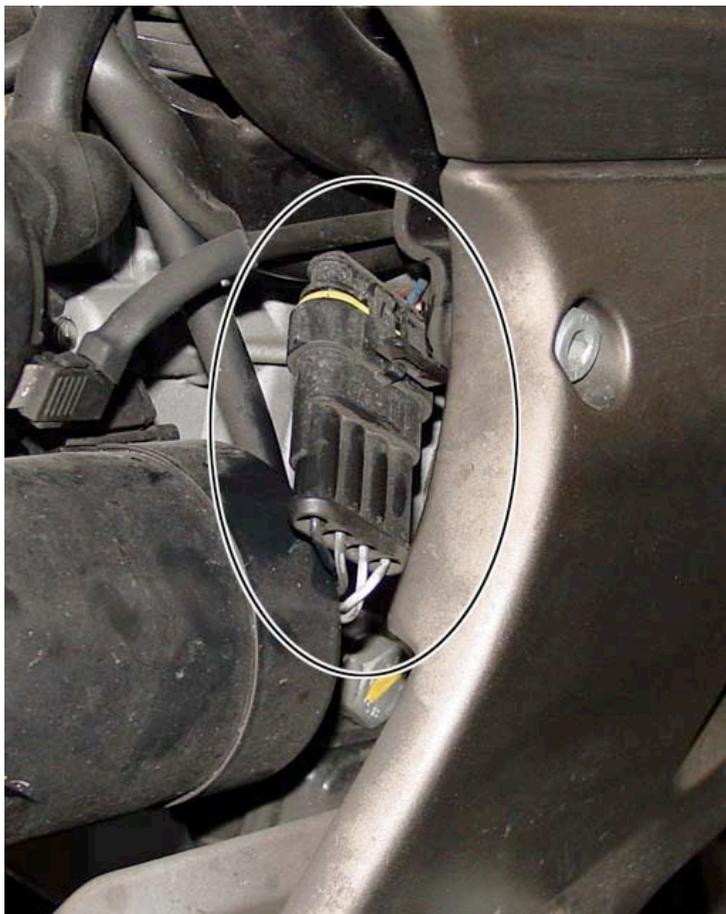
On coupera les divers serre-câbles posés sur le câble du connecteur de béquille latérale (à gauche) et sur les reniflards de boîte à air (à droite).

**NOTA** : on peut éviter de débrancher la lambda en la laissant sur le collecteur intermédiaire et en maintenant icelui hors du champ opératoire par une ficelle ou tout autre suspenseur de bon aloi...



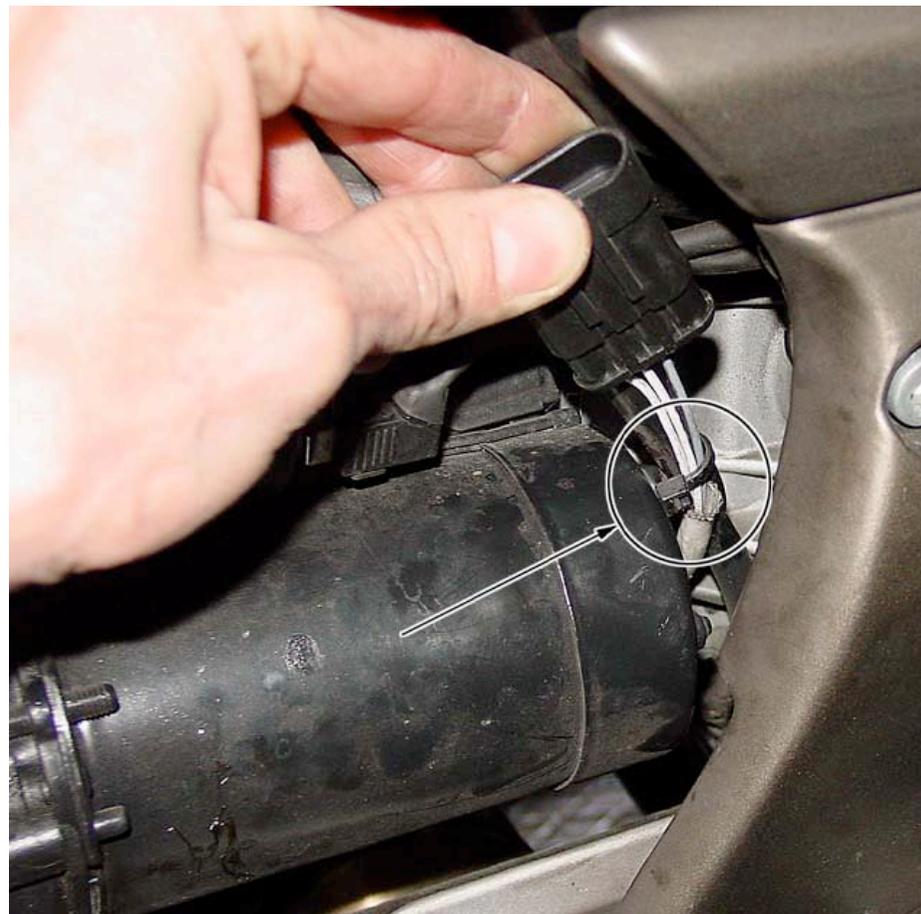
DSC 02760

Derrière la platine repose-pieds, débrancher la sonde lambda. (il faut des petites mains).



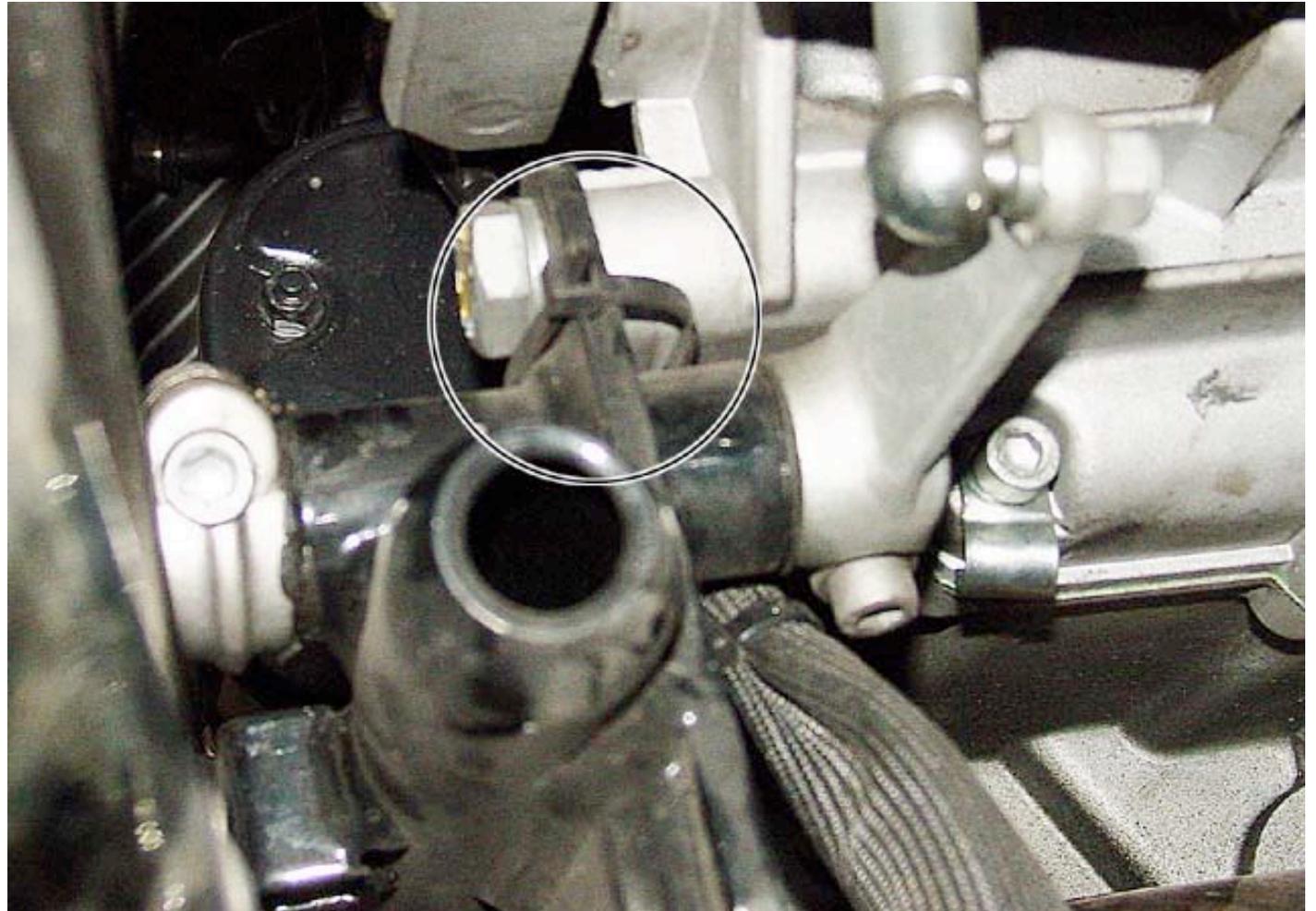
DSC 2761

Il faut encore couper le serre-câble qui maintient le câble de la sonde.



DSC 02763

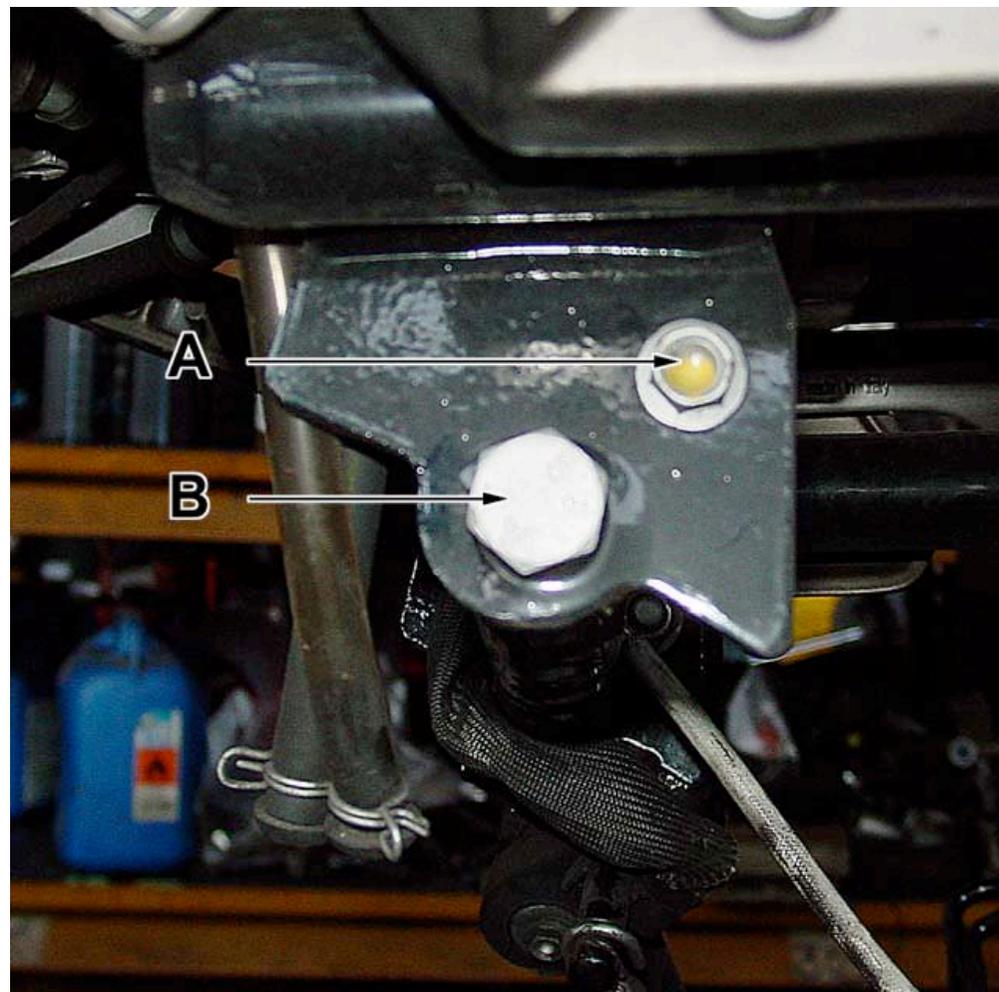
Il reste un dernier serre-câble à couper, situé à hauteur de la biellette du sélecteur de vitesse.



DSC 02764

Ôter les 2 boulons (A) - 1 de chaque coté. Clé de 10 devant, de 13 derrière.

Ôter l'axe (B); Clé de 17.



DSC 02765

Sur le support de béquille, ôter l'excès de peinture présent dans les passages d'axe de la béquille.



DSC 02767

Placer le support de béquille en ayant soin de passer le câble du connecteur de béquille centrale par devant (A) ainsi que les 2 reniflards de boîte à air.

Graisser la vis traversante et l'engager.

Placer les vis supérieures. En principe, les 2 écrous (D) du kit sont prévus pour remplacer les 2 écrous nylstop. Nous allons nous en servir pour remplacer les écrous de fixation des pattes d'échappement aux platines repose-pieds.

Bloquer fermement la visserie.



DSC 02768

Graisser les faces d'appui de la béquille et de son support et engager la béquille.

Graisser l'axe de la béquille et l'engager.

Placer la rondelle et la goupille fendue (A).

Visser le patin en caoutchouc (B).



DSC 02769

Placer les ressorts l'un dans l'autre. Leur extension est minimale lorsque la béquille est relevée.  
Maintenir en place le câble du connecteur de béquille centrale par un serre-câble placé à un endroit judicieux.  
Rebrancher la sonde Lambda derrière la platine repose-pieds.  
Rebloquer le câble de la sonde dans son passe-câble et resserrer la vis de cul de boîte si nécessaire.

Remplacer la patte de fixation du pot gauche par celle du kit.

Freiner les écrous à la Loctite frein.

Les vis des pattes de fixation ayant tendance à se dévisser, entraînant des vibrations détruisant le joint d'étanchéité [pots-collecteur central], on freinera aussi les 2 écrous du pot droit.

À ce stade, vérifier l'état des joints d'étanchéité des pots à hauteur du collier de serrage.



DSC 02770

Remonter l'ensemble échappements en plaçant d'abord les coudes sans serrer les collerettes. Les joints seront neufs.

Puis placer les pots, les fixer aux platines.

Finir le serrage des collerettes d'échappement.

Serrer fermement les colliers à la jonction [pots-collecteur central].

## L'ALARME

En décembre 2003, Mandello annonce la disponibilité courant janvier 2004 d'une alarme Techno-Globe. C'est une alarme moderne avec tout ce qu'il faut dessus : télécommande, sirène autoalimentée, boîtier sous protection contre l'humidité et les vibrations, détecteur d'inclinaison. Son prix est de l'ordre de 270 Euros (2004)

