

1000 SP/LE MANS - ESSAI LECTEUR

MODÈLE : 1^{RE} MISE EN CIRCULATION : NOVEMBRE 1980

1000 SP c'est sûr, "Le Mans", ça c'est moins sûr. On m'a raconté deux versions sur l'origine de l'appellation commerciale de ma moto.

- Soit Moto Guzzi a créé une série spéciale de la 1000 SP qui aurait été vitaminée par une paire de culasses de 850 Le Mans munies de leurs carbus de 36 mm.
- Soit ma moto a été modifiée par son ancien propriétaire qui l'a lui même baptisée 1000 SP Le Mans.

Pour ma part, je penche plutôt pour la seconde solution, car je possède pas mal de documentation sur les Guzzi et jamais je n'ai vu d'essai portant sur ce modèle, de plus, l'excellent ouvrage de C. Guislain, "L'histoire de Moto Guzzi", ne fait pas état de ce modèle.

RAISONS DE MON CHOIX

Sortant d'une Honda 650 GL qui m'avait fait les pires infidélités, je cherchais une moto simple, peu chère à l'entretien et à l'achat en occasion, qui soit très robuste, mais surtout une moto avec laquelle on puisse presque créer une relation charnelle, une moto qui puisse me charmer au point que j'en tombe éperdument amoureux. Aujourd'hui, Miss 1000 SP LM et moi sommes mariés pour le meilleur et pour le pire et, si par hasard quelqu'un est intéressé par l'achat de ma moto, qu'il rebrousse son chemin, elle ne sera jamais à vendre.

Entretien d'abord il faut préciser que l'accessibilité mécanique est exemplaire.

- Vidange moteur tous les 5.000 km huile Agip Synt 2000, vidange boîte et pont tous les 10.000 km : huile Motul Gear Box au chrome molybdène,
- Pneu AV changé tous les 15 000 km. Pneu AR tous les 10 000 km. Plaquettes de frein tous les 30/35 000 km. Les trois paires sont changées simultanément à cause du freinage intégral,
- Réglage des culbus tous les 5.000 km. Attention, lorsque le jeu de 0,22 mm n'est plus respecté, c'est à dire quand les soupapes sont bridées (surtout les échappements), cela veut dire que les sièges commencent à s'user et la portée de la soupape à se creuser ; c'est aussi pour cela que le ralenti ne tient plus à chaud. Sinon il ne faut pas s'inquiéter de la présence continue de bruits mécaniques relativement importants. Jusqu'à un certain niveau sonore, cela est tout à fait normal.
- Réglage des carbus à la demande super simple quand on connaît les réglages de base et que l'on a un peu de sens mécanique. Toutefois, il faut soigner la synchronisation si on veut avoir un fonctionnement régulier du moteur.
- Soigner également le graissage des câbles, l'isolation au silicone du circuit électrique et, si vous voulez garder un bel aspect au moteur, un bon brossage des alliages avec un produit prévu pour les montants alu des vérandas. Bien rincer à grande eau car ce genre de produit est certainement un peu agressif.
- Nettoyer la moto dans son intégralité toutes les semaines avec un produit doux, genre Mr Propre ou Mir. Ma moto subit une bonne séance d'entretien toutes les semaines et, à 196.000 km, elle se porte comme un charme et fait taire les mauvaises langues qui disent que les Guzzi sont des monstres antédiluviens, qui fument et qui pissent l'huile, perdant pièces et boulons sous les trépidations du gros V Twin.

PROBLÈMES TECHNIQUES

Soyons clairs et francs : une Guzzi réclame une certaine régularité dans son entretien et il est préférable d'avoir quelques connaissances mécaniques pour faire face aux petits problèmes qui ne manqueront pas de se poser.

- Faiblesse des câbles de gaz et d'embrayage : fortement atténuée par un graissage fréquent.

Problèmes électriques : ampoules du tableau de bord qui claquent facilement. Il faut surveiller le circuit électrique changer chaque cosse un peu branlante, vaporiser du silicone, soigner le cheminement des fils...

- J'ai changé 2 fois la batterie qui est très sollicitée par l'énorme démarreur de type automobile (Bosch)
- Chaque coude d'échappement s'est cassé au ras de la culasse.
- Les pipes d'admission, sur lesquelles se montent les carbus de Le Mans, ont tendance à se craqueler puis à se sectionner, Remède : monter une petite patte alu, ou un ressort assez rigide entre une vis du cache culbu et le carbu.
- Lors des vidanges, mettre la quantité d'huile préconisée sinon les fuites se manifestent très vite. De plus les quantités d'huile prévues par le constructeur sont assez importantes.
- Changement du cardan à 122.000 km : celui ci doit surtout travailler dans le gras et n'aime pas du tout les amortisseurs trop souples ou fatigués.

- Faire très attention à tous les filetages du moteur qui sont très fragiles. Il faut impérativement respecter les couples de serrage. Remède : en cas de foirage le must est d'utiliser les filets rapportés : géniaux.
- La chaîne de distribution est à changer tous les 70.000 km avec montage d'un tendeur de chaîne automatique plus sérieux que celui d'origine qui n'est en fait qu'un patin. Il est également possible de monter une distribution par cascade de pignons en Ergal.
- L'embrayage tient environ 90.000 km, par contre le poussoir d'embrayage suinte assez souvent, cependant le joint ne coûte que quelques francs et se change rapidement.
- Il vaut mieux changer les soupapes tous les 100.000 km. Les guides s'ovalisent et les portées des soupapes s'usent, d'où une mauvaise compression et une consommation d'huile par les guides.
- Les reniflards de moteur et de boîte refoulent sans arrêt un brouillard d'huile et de condensation qui se déverse dans un petit bocal de lave-glace automobile placé sous la selle et qu'il faut vider de temps en temps.
- A 192.000 km, en arrivant à un stop, moteur au ralenti, mon voyant de pression d'huile s'est allumé, alors que mon niveau d'huile était impeccable. Après changement du manocontact de pression, le problème subsistant, j'ai ouvert le "coeur" de ma belle pour constater qu'elle était en train de me faire un bon infarctus.

Bilan : vilo rectifié, changement des coussinets de bielles, des bagues de pieds de bielles, des axes de pistons, des segments, de la pompe à huile, du clapet de décharge, des joints moteur, de l'embrayage déglacage des cylindres, changement des soupapes et des guides + rectification des sièges. Vous allez me dire que la note à dû être salée, et bien pas tant que ça : 4.200 balles, en utilisant quelques pièces d'occasion. Trouvez mieux chez les japs et appelez moi. De plus, vous remarquerez que cylindres et pistons sont toujours d'origine mais seront sûrement à changer bientôt.

En résumé, on peut constater que, vu le kilométrage, la robustesse est certaine et, en cas de problème, un peu d'huile de coude et de sens pratique suffisent pour repartir. Au grand désespoir de quelques mauvaises langues que je connais, ma moto ne m'a jamais laissé en panne sur le bord de la route et m'emmène sans faillir au boulot chaque jour.

MODIFICATIONS

Ma moto est équipée de culasses de 850 Le Mans, dont les soupapes sont plus grosses que celles d'une SP normale. Ces culasses sont munies d'une paire de carbus Dell'Orto de 36 mm alors que sur une SP on trouve des carbus de 30 mm.

- L'arrière est équipé d'un porte bagage et d'une paire de sacoches en cuir.
- L'avertisseur sonore d'origine est remplacé par un avertisseur à compresseur, dont les trompes sont placées dans le tête de fourche : puissance redoutable.
- Beaucoup de pièces en alu sont polies.
- Les carbus sont équipés de cornets et de cuves transparentes, qui donnent un petit air racing.
- La visserie est en inox à 90%.

Quand j'ai eu ma moto celle ci était équipée de pots Lafranconi. Ce sont ceux qui sont les mieux adaptés à toute Guzzi : très bon rendement du moteur, bruit digne d'une sonate de Mozart, sans être assourdissant. Cependant ces pots sont "riservato competizioni" alors doucement sur les gaz en agglomération et devant les forces de l'ordre.

En projet : des Durits aviations, une batterie de voyants de tableau de bord plus lisibles et montés sur une platine en alu.

UTILISATION

La 1000 SP LM est une routière pure et dure, pas très impressionnante en terme de performances, mais très efficace et très saine, capable de surprendre des motos beaucoup plus rapides et puissantes, si la route tourne un peu. La partie cycle est très rigide et la tenue de route très bonne, sauf quand les pneus commencent à s'user ; là, la moto ondule et des réactions de direction apparaissent, jamais dangereuses mais pénibles.

Le freinage, si il est un peu dépassé par celui des missiles moderne, reste très honnête et surtout très sûr, très facile d'utilisation, même s'il est un peu surprenant lorsqu'on a uniquement utilisé des systèmes de freinage classiques auparavant. En effet le freinage Guzzi est intégral, c'est à dire que le disque arrière est couplé avec un des deux disques avant, le second disque AV secondant le tout.

Le confort est bon, sans plus. La moto est assez raide de suspension (Koni). La selle est assez confortable et spacieuse, le tête de fourche est excellent. Par contre le bas de carénage ne m'a jamais convaincu et je l'ai d'ailleurs définitivement démonté (il est à vendre),

La maniabilité est moyenne, c'est une moto plutôt virile et physique, à piloter vite.

La garde au sol est, à mon avis, insuffisante pour la tenue de route proposée : la béquille laisse souvent des traces dans le bitume et il m'arrive parfois de faire jaillir quelques gerbes d'étincelles pour intimider une japonaise un peu trop entreprenante. La mise en route s'effectue toujours sans problème, si la batterie est en bon état et l'allumage bien réglé. A froid, l'usage du starter est indispensable été comme hiver.

Le duo ne pose pas de problèmes si le passager n'est pas trop grand, car les repose-pieds sont placés assez hauts (n'est ce pas Nanard).

Les commandes sont sur dimensionnées et agréables. Bien sûr elles prennent un peu de jeu avec l'âge mais fonctionnent toujours bien si elles sont bien lubrifiées. L'embrayage et la poignée de gaz sont fermes, la boîte de vitesses est assez raide mais le couple imposant de la bête fait que une fois calée en 4^e ou 5^e, on ne l'utilise pratiquement plus.

Bref vous constatez que cette moto est loin d'être parfaite. Un essayeur d'aujourd'hui hurlerait certainement en essayant une moto de 14 ans. Peu m'importe 1 Je me suis fait à elle et elle me le rend bien.

CONCLUSION

Les Moto Guzzi sont des motos un peu marginales qui sont loin de faire l'unanimité. Souvent, je dois faire face aux remarques un peu acides de mes copains non guzzistes, mais je sens quand même une pointe de respect pour cette vénérable mamy qui galope encore bien. De plus, les guzzistes sont pratiquement tous des gens sympas, qui n'hésiteront pas à vous saluer sur la route, à s'arrêter si vous êtes en rade, ou à vous proposer quelques conseils, car beaucoup sont des motards d'expérience.

Le Moto Guzzi Club de France est d'ailleurs prêt à accueillir tous les nouveaux membres dont l'esprit se rapproche de l'image de sympathie et de convivialité liée à la marque. Ralliez-vous au V Twin et que ceux qui sont encore indécis quant à l'achat d'une Guzzi franchissent le pas qui les conduira vers des années de bonheur.

“Moto Guzzi : parfois malade, jamais mourir”.

QUELQUES CHIFFRES

- Consommation : entre 6 L et 8,5 L. Moyenne 7 L à 140 150 km/h
- Performances : 210 km/h compteur, mais ce n'est pas son truc et je ne lui fais pas subir ce traitement tous les jours.
- Consommation d'huile : un verre tous les 1.000 km.
- Trouvable d'occasion entre 10.000 et 20-22.000 F. Tout dépend du kilométrage et de l'état. Mais il vaut mieux acheter une Guzzi à 100.000 km qui a eu un propriétaire soigneux que de prendre la même moto à 30.000 km avec un “crassou” comme compagnon de route.

Je me tiens à votre disposition pour tout autre renseignement. Je salue tous les motards sans exception, sauf ceux qui (se) conduisent comme des cons.

Je vous signale également qu'à Mordelles, à 15 km à l'ouest de Rennes (35), se tient un grand sorcier des Guzzi, j'ai nommé Fanch', le boss de “Moto Passion” qui est un mordu du V Twin de Mandello et qui se fera un plaisir d'apporter une solution à vos éventuels problèmes et à vous fournir la monture qu'il vous faut.

Je tiens également à remercier tout particulièrement mon ami Marc Collinet qui est l'auteur des photos qui illustrent cet article.