

Roland (T3 + side) : « Moto faite pour rouler loin et longtemps en tourisme. Mais manque de pêche une fois attelée ».



Christian (Le Mans) : « Un freinage hors du commun ».



4.400.000 KM EN V-TWIN

par E. Maurice et vous

Un record ! 4 400 000 Km, 110 fois le tour de la Terre, c'est le plus long voyage jamais effectué au cours d'un essai lecteur. Ils voulaient aller loin, y arriver vite, sans déboursier trop d'argent. Et bien ils ont été exaucés. Cet essai lecteur est l'occasion d'une rencontre avec des motards heureux. Ils désiraient une machine simple, économique, qui néglige le gadget et la complexité gratuite, une moto sûre, tenant bien la route, une monture fiable qui puisse les conduire au bout du monde et les ramener. Pour toutes ces raisons, et aussi parce qu'ils aimaient son caractère, c'est une Guzzi qu'ils ont choisie et au terme d'un long périple ils sont devenus des Guzzistes.

Cet essai lecteur Guzzi nous a valu un nombre considérable de réponses. Tous les modèles de la marque ou presque sont représentés. Ce sont les 850 Le Mans (37 %) et les 850 T3 (37 % également) qui forment la grande majorité devant les 1000 SP (10 %), 750 S3 (6 %), Le Mans kitée 1000 (5 %) et 1000 G5 (5 %). A remarquer parmi les marginales, une vieille V7 spéciale de 1970 et une 1000 Convert (celle de C. Krajka maître ès Guzzi). Les side-cars représentent 5 % du total des réponses. Cette grande variété de modèles va nous obliger à scinder certaines rubriques (confort ou performances par exemple) en deux parties afin d'isoler les modèles sportifs des grandes routières qui, bien que faisant appel à des mécaniques très comparables, peuvent susciter des jugements différents ne serait-ce qu'en raison des utilisations qui sont faites de chaque modèle respectif. Notre essai lecteur porte, on l'a vu plus haut, sur un kilométrage très impressionnant. A cela une bonne raison, les Guzzistes roulent énormément. En moyenne, ils parcourent

Franck (S3) : « Une moto qui vit »



Joelle (T3) : « Une très bonne routière que je garderais longtemps si les assurances cessent d'augmenter ».





Dominique (California) :
« Un entretien minimum
pour un plaisir maximum »



Jeannot (1000 SP) : « J'ai réellement appris
à conduire avec cette moto »

20 000 km par an, mais c'est très souvent plus, voire beaucoup plus. Quelques exemples, plusieurs d'entre vous font état de 30 ou 40 000 km annuels. Quelques chiffres intéressants avec ces motos qui totalisent fréquemment 60-80 000 km avec des extrêmes tout à fait impressionnantes situées entre 140 et 150 000 km, le record étant détenu par une V7 Sport de 72 qui annonce 185 000 kilomètres.

Moyenne d'âge

Ce sont les 22/26 ans qui constituent la majorité des possesseurs de Guzzi (52 %) devant les plus de 26 ans (38 %). Les moins de 25 ans sont en revanche peu nombreux (10 %) ce qui tend à prouver que la Guzzi est une machine d'adultes (jeunes ou moins jeunes puisque les 40-50 ans ne sont pas rares) ce que nous confirmeront d'autres rubriques comme le critère de choix ou le type d'utilisation.

95 % sont des salariés pour 5 % seulement d'étudiants.

A une ou deux exceptions près la Guzzi n'est jamais une première moto ; le possesseur de Guzzi est en effet bien souvent un motard chevronné qui s'est forgé une bonne expérience au guidon de machines de cylindrée légèrement inférieure (350 à 650). Rares

sont ceux qui ont directement franchi le pas de la 125 à la grosse cylindrée.

Enfin avant de devenir Guzziste, il ne semble pas qu'on se soit vraiment passionné pour une marque ou un type de moto bien précis. Toutes les marques et tous les modèles ou presque sont en effet représentés dans la liste des machines précédemment possédées.

En revanche pour ce qui est de la future moto, là on assiste à une superbe unité ; le charme Guzzi existe bel et bien ; jugez. Parmi les actuels possesseurs de Guzzi route, 37,5 % envisagent d'acheter une 1000 SP/G5, 33 % une 850 T3, California ou Le Mans. BMW recueille 10 % d'intention d'achat, Ducati 6,25 % à égalité avec BFG.

Les propriétaires de Le Mans pensent se racheter la même moto (43,2 % parfois avec un kit 1000) ou une Guzzi GT (22,7 %). Ducati vient ensuite (11,4 %) devant Harley-Davidson (6,8 %). Donc à plus de 65 % dans les deux cas on restera fidèle à Guzzi et dans les deux cas, l'idée d'aller chercher sa future moto dans la gamme d'un constructeur japonais ne concerne qu'une infime minorité (5 % environ).

Motivation d'achat

Pourquoi achète-t-on une Guzzi ? Pour une multitude de raisons. Pas moyen d'en extraire une plus que les autres, toutes semblent en effet compter autant. Il faut donc

énumérer : d'abord elle est différente (des japonaises bien sûr), ensuite on apprécie son esthétique, ses qualités de tenue de route et de freinage (autant pour les GT que les LM), sa simplicité mécanique, sa fiabilité. Les voyageurs au long cours mentionnent la présence du cardan, l'équipement bien adapté au grand tourisme des SP ou California et la possibilité d'atteler un side-car. Les sportifs argumentent sur les performances et la légèreté. Enfin souvent notées, quelques remarques sur le fait que les Guzzi ne sont pas très chères sur le marché de l'occasion et puis surtout des petites phrases du style « C'est celle là que je voulais (la LM) » ou « J'ai eu le coup de foudre ».

Style de conduite

Les propriétaires de Le Mans disent qu'ils ne roulent que sur route, ou du moins qu'ils ont acheté leur machine avec l'idée d'en profiter sur la route. 66 % affirment conduire vite, 33 % très vite. Personne ne semble tenté par la conduite tranquille.

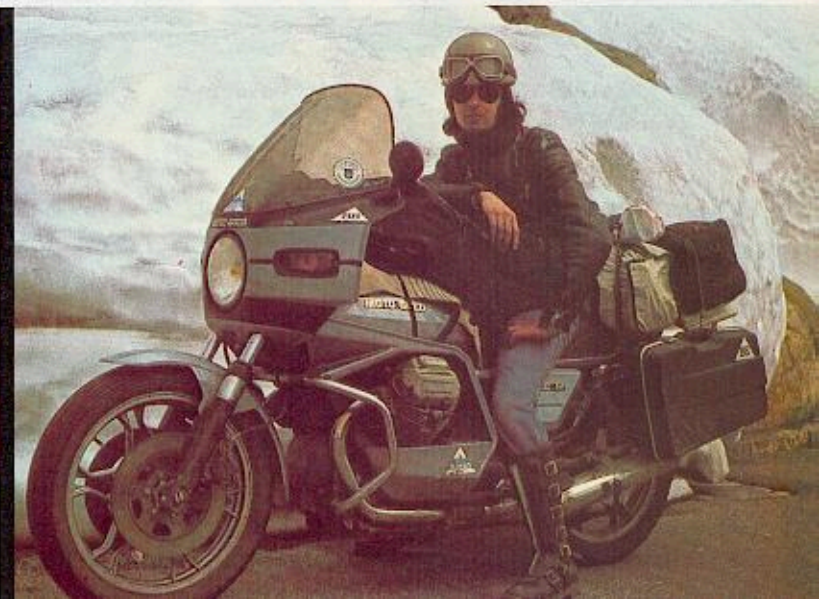
Retournement de tendance chez les GT qui avouent rouler pépère à 50 %, rapidement à 48 %, les adeptes de la route très rapide se retrouvant isolés avec 2 %. A près de 90 % les Guzzi GT sont principalement utilisées hors agglomération.

SUITE PAGE 26

Jean-François (Le Mans) : « La reine des violets ».



René (1000 SP) : « Pas impressionnante mais très efficace ».



25 000 KMS ET DES POINTS NOIRS SUR LE NEZ



La machine testée en Allemagne complètement désossée et en médaillons les points fortement critiquables: la
qui lâchent en nombre conséquent, réservoir qui fuit et phare qui souffre

USURE APRES 25 000 KM

Cylindre

Cote origine 83,0 ; 83,018, 1^{er} cote réalésage 83,40 ; 83,418 mm

Cote maxi admissible 0,19 au-dessus de la cote

1^{er}/2^e cylindre longitudinalement en haut 83,41 / 83,405 mm

1^{er}/2^e cylindre longitudinalement en bas 83,39/83,40 mm

1^{er}/2^e cylindre transversalement en haut 83,40/83,41 mm

1^{er}/2^e cylindre transversalement en bas 83,41/83,41 mm

Piston

1^{er} cote réalésage origine : 83,336 ; 83,354 mm

1^{er}/2^e piston 83,235 / 83,22 mm

Jeu cylindre-piston

jeu maxi. 0,08 mm

1^{er}/2^e cylindre : 0,155 ; 0,176/0,18 ; 0,19 mm (jeu mini ; jeu maxi)

Segments (jeu à la gorge)

Jeu origine 1^{er}/2^e/3^e segment : 0,03 ; 0,06/0,03 ; 0,062/0,042/0,060 mm

Piston D 1^{er}/2^e/3^e segment : 0,04/0,04/0,05 mm

Piston G 1^{er}/2^e/3^e segment : 0,04/0,04/0,05 mm

Segments (jeu aux extrémités)

Jeu origine 1^{er}/2^e/3^e segment : 0,30 ; 0,45/0,30 ; 0,45/0,25 ; 0,40 mm

Piston G 1^{er}/2^e/3^e segment : 1,75/1,95/2,20 mm

Piston D 1^{er}/2^e/3^e segment : 1,70/2,05/2,25 mm

Soupapes (diamètre de la queue)

Origine admission-échappement : 7,972 ; 7,987/7,965 ; 7,980 mm

Admission-échappement : 7,98/7,97 mm

Passage de soupape

Origine 8,00 ; 8,22 mm

Adm/Ech : 8,015 ; 8,03/8,0 mm

Jeu aux soupapes

Jeux admissibles adm-éch : 0,013 ; 0,050/0,02 ; 0,057 mm

Admission-échappement : 0,035 ; 0,05/0,05 ; 0,08 mm

Ressorts de soupape (longueur sans charge)

Origine : intérieur-extérieur 44,7 ; 45,0/52,5 ; 52,6 mm

Intérieur-extérieur : 45,0 ; 53,0 mm

Poussoirs de soupapes

Origine 21,996 ; 21,978 mm, valeurs 21,99 ; 21,98 ; 21,985 ; 21,99 mm

Roulements d'arbre à cames

Origine diam. arbre à cames 46,984 ; 47,0/31,984 ; 32,0 mm

Portées : 47,025 ; 47,05/32,025 ; 32,05 mm, jeux de montage : 0,025 ; 0,066 mm

Valeurs mesurées : Arbre à Cames : 46,99/31,98 mm, portée 47,03/32,02 mm

jeu 0,04/0,05 mm

Roulement de tête de bielle (jeu latéral)

Jeu normal 0,03 ; 0,054. Valeur obtenue 0,03 ; 0,02 mm

Jeu axial

Jeu normal 0,15 ; 0,30 mm. Valeur obtenue 0,3 mm

Disques d'embrayage

Valeur d'origine 8 mm, limite d'usure 7,5 mm ; valeur mesurée 7,5 mm

Compression

A 1 500 km 9,9/10,4 bar, à 24 276 km 10,8/12 bar

Remarques

Bonne apparence de la peinture du cadre, peinture du réservoir de mauvaise qualité.

quables : la béquille centrale en miettes, cables et ampoules diverses
souffre des vibrations.

PRIX DE REVIENT DES 25 000 KM

KM	Incidents et travaux faits	Pièces fournies	Pièces	Access.	M.O.
00 037	Prise en main				
00 676	Changement du capuchon de Bougie droit	Capuchon	32,31		
01 110	Ecusson Guzzi tombé				
02 268	Fêlure du réservoir, changé sous garantie				
02 928	Projections d'huile du reniflard sur le pneu AR				
03 782	Pneus AR et AV changés Cylindres démontés et vérifiés, rodage de 2 soupapes, réglage allumage carburateur	1 pneu AR 1 pneu AV 3 ampoules 2 l. d'huile Poids d'équilibrage	490,00 320,00 19,00 57,00 15,00		560,00
03 848	Compte-tours en panne, béquille latérale cassée				
04 872	Fuite d'huile à culasse G				
04 970	Culasse resserrée, carbu & culbuteurs réglés, transmission compte-tours changée (sous garantie)				175,00
05 366	2 ampoules stop changées	2 ampoules	14,00		
05 932	Câble gaz D coupé, remplacé maison par câble avec butée à vis	1 câble gaz	36,00		
06 654	Pneu AR changé	1 pneu AR		490,00	
07 715	1 ampoule feu AR	1 ampoule	7,00		
08 831	1 ampoule feu AR et 1 stop grillés	2 ampoules	14,00		
09 896	Ressort béquille latérale cassé	2 ressorts	16,80		
10 036	Béquille centrale cassée, clignotant AR G cassé	1 ampoule oli. 1 pneu AR	5,00		
10 292	Révision, pneu AR changé, béquille centrale soudée, vidange moteur & boîte, plaquettes AR & purge	3 l. huile moteur 1 l. huile boîte Plaquettes AR Lockheed 2 ampoules 2 bougies 1 filtre huile	85,50 15,00 106,00 15,00 14,00 42,00 32,00	490,00	790,00
10 843	Carbu D desserré				
11 323	Commodo lumière défectueux, 1 câble de gaz changé	1 câble de gaz	36,00		
12 231	2 ampoules feu AR & béquille	3 ampoules	19,00		
13 630	Fermeture réservoir cassée				
14 401	Révision, pneus AR et AV changés, freins vérifiés, vidange	1 pneu AV 1 pneu AR		320,00 490,00	490,00
16 030	Ampoules feu AR & stop	3 l. d'huile	85,50		
19 080	Câble compteur cassé	2 ampoules	14,00		
21 350	Pneu AR changé	1 câble compteur	64,40		
22 102	Tétons de réglage du phare cassés, changés sous garantie	1 pneu AR		490,00	
22 489	Câble de gaz coupé, changé	1 câble de gaz	36,00		
23 750	Ampoule cligno AR G changé	1 ampoule	5,00		
25 196	Fin du test, démontage & vérification moteur				
			785,50	3 090,00	2 015,00

Coûts globaux : Main-d'œuvre : 2 015,00

Pièces fournies : 3 875,50

Essence : 1 745,3 litres à 4,15 F : 7 243,00

Huile rajoutée en dehors des vidanges

19,25 l à 28,50 : 548,62

Total : 13 682,12 FF

Prix de revient au kilomètre : 0,54 F.

25 000 KILOMETRES

Nos confrères allemands de Das Motorrad ont fait couvrir 25.000 kilomètres à une Guzzi Le Mans puis ils l'ont ouverte et ont mesuré tous les jeux dans le moteur. De plus ils avaient soigneusement noté tout ce qui concerne la machine, voici donc leurs impressions, plus l'estimation du coût et de l'entretien de cette moto obtenue en transposant directement les prix divers en francs français. Pas en équivalence d'argent allemand, donc, mais bien en reprenant le prix des pièces au catalogue et en appliquant les tarifs divers en usage en France. Mais avant tous ces prix, voici quelques impressions des essayeurs allemands.

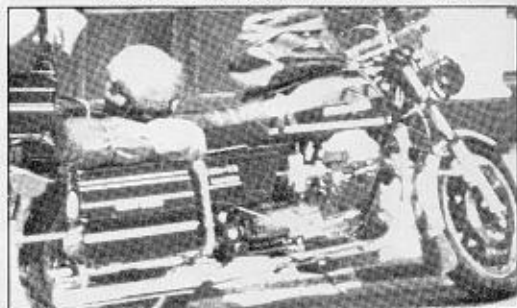
Une gueule bien à elle... une consommation aussi : 0,8 l d'huile aux 1 000 km. Notre collaborateur Michael Funke, entre un dîner à Leonberg près de Stuttgart le 24 août et un petit déjeuner le 27, s'est offert une nuit à Messine. Oui, en Sicile. Au compteur de la Guzzi Le Mans qui l'a emmené pendant 60 heures, ça fait en gros 4 800 km. « Après ça, on ne me dira pas qu'on ne peut pas rester assis sur cette bécane » dit-il.

En général, quand on achète une machine italienne, on s'attend - et rarement en vain - à une bonne tenue de route. De fait, sur les treize essayeurs qui se sont succédés au guidon de la Le Mans, peu ont critiqué ce point, en accord d'ailleurs avec la plupart de ses possesseurs.

Un seul y a trouvé à redire, se plaignant de guidonnages dans les grandes courbes à plus de 170. En en cherchant la raison, il s'est aperçu que les pneus n'étaient pas assez gonflés. Après avoir remis la bonne pression, il n'avait plus que de légers guidonnages qui s'arrêtaient d'eux-mêmes immédiatement.

Détail caractéristique cependant : nous avons gardé la Le Mans environ 9 mois et couvert 25 000 km ; cependant, par rapport à d'autres machines que nous avions en essais longue durée, elle a peu vu de pays : une fois le Tyrol, une fois l'Italie du Nord et quelques balades en Forêt Noire, sinon presque toujours de petites distances, à part l'aller-retour en Sicile.

Alain (Calif) : « Très bonne moto pour rouler : robuste, économique, facile à entretenir soi-même ».



SUITE DE LA PAGE 23

Position de conduite

Elle est jugée bonne à 87 % par les possesseurs de Le Mans qui apprécient la faible hauteur de selle et la position bien adaptée à la conduite sportive. Les principaux reproches concernent les repose-pieds trop avancés, le sélecteur trop long et les leviers trop éloignés des poignées.

Sur les modèles à vocation GT, on avoue se sentir parfaitement installé dans 81 % des cas mais on fait quelques critiques aux leviers, là encore trop éloignés des poignées (6,5 %), ainsi qu'à la disposition des commodos (4 %).

Modifications

Qu'il s'agisse des modèles de route ou de sport, les Guzzi reçoivent fréquemment un certain nombre de modifications.

Sur les Le Mans, on commence par l'éclairage, jugé faiblard d'origine, qui est amélioré par le montage d'un ou de deux phares supplémentaires (87 %). Les autres opérations les plus fréquemment effectuées consistent dans le montage d'un porte-bagages (50 %), de pots Lafronconi (42,5 %), d'un carénage (42,5 %), le remplacement de la selle par une autre plus confortable (30 %), la pose de commandes reculées qui améliorent la position de conduite (27 %) et la pose de pare-cylindres (17 %). Enfin, lorsque les amortisseurs arrière d'origine sont fatigués on les remplace dans 65 % des cas par des

MIT EINE FLINKE ÖLSARDINE (une sardine à l'huile qui a la frite)

Pourquoi ? En bien, en général, nos essayeurs préfèrent voyager à deux (petits coquins). Et l'un d'entre eux a noté qu'à cause de ressorts d'amortisseurs trop mous, le pneu arrière frottait sur le garde-boue. Un truc qu'on ne peut pas changer, c'est « qu'il » faut deux ans de Yoga pour se mettre les pieds sur les repose-pieds arrière », « et que le passager est assis comme un crapaud sur une boîte d'allumettes ».

Par contre, le freinage intégral fait l'unanimité. Rappelons que ce système consiste à actionner au pied droit à la fois le disque arrière et le disque avant gauche, le levier au guidon n'agissant que sur le disque droit.

Nous avons constaté que le type et l'état des pneus ont une influence capitale sur la tenue de route. Evidemment, cela n'est pas particulier à la Guzzi Le Mans. La première monte fréquente est Pirelli Gordon, dont nous n'avons pas été vraiment satisfaits. Nous les avons vite vite changés pour des Pirelli Phantom, avec lesquels ça allait beaucoup mieux, mais qui bien sûr s'usaient nettement plus vite. Nous avons eu aussi de très bons résultats avec des Dunlop K 81.

Nous avons eu une durée de vie moyenne de pneu arrière de 4 160 km, alors que la moyenne obtenue d'après les essais lecteurs est de 4 220 km. Toujours d'après les essais lecteurs, le pneu avant tenait environ 9 630 km, alors que nous n'avons obtenu que 8 300 km.

Notre machine d'essai a échappé aux gros ennuis. Ce dont par contre tous se sont plaints pratiquement dès le début, ce sont des fuites d'huile provenant des joints de culasse et des conduites d'huile, dignes d'une anglaise de la bonne époque (n'en déplaise aux nostalgiques).

De toute évidence, le moteur de notre Guzzi considérant qu'il avait trop d'huile dans le ventre, s'en débarrassait sans plus de façons, aussi bien par le reniflard du carter moteur que par celui de la boîte. Et ce, bien sûr, en bon vicelard, de préférence sur le pneu et la jante arrière.

Pour ce genre de problèmes, l'importateur conseille d'ailleurs impérativement de réduire la quantité d'huile moteur à 720 cm³ et de se faire un deuxième reniflard de boîte qui débouche directement sous la selle.

Du coup, la consommation d'huile a été assez élevée, même après avoir remédié au problème, alors qu'il n'y avait pas de pertes visibles : en moyenne, nous avons rajouté

0,8 litres d'huile tous les 1000 km. La raison d'un tel appétit d'or... jaune est apparue au démontage des 25 000 km : une très forte usure des pistons.

Pendant, le jeu aux pistons et aux segments n'a eu aucune influence sur le taux de compression, et peu sur les performances elles-mêmes. Malgré tout, compte tenu des valeurs obtenues, un mécanicien consciencieux devrait changer sans hésiter pistons et segments.

Le cardan, par contre, s'est montré sur notre machine d'essai d'une robustesse à toute épreuve. Aucun de nos essayeurs ne s'est plaint de cette partie de la machine, non plus qu'aucun de nos lecteurs, mis à part les deux signalés plus haut. On ne lui trouve en général que peu de réaction aux passages de vitesses à la volée.

La boîte est moins appréciée. Au km 2268, notre essayeur Reinhard inscrit sur son carnet de notes : « passage de seconde en troisième difficile et la vitesse saute ». D'autres ont également fait remarquer ce point. De nombreux lecteurs le confirment, un en particulier se plaint d'un bris de soupape à la suite d'un sursaut de régime dû à une vitesse qui a sauté.

Les petits ennuis

Même si nos essayeurs n'ont pas eu à se plaindre de tels problèmes, ils ont eu quand même quelques ennuis. Entre autres, après 10 000 km, ils étaient obligés, quand ils s'arrêtaient, de chercher un arbre ou un mur, les deux béquilles ayant déclaré forfait 140 kilomètres l'une après l'autre. Et ce, deux fois de suite.

Vu que pas mal de lecteurs se plaignent de tels ennuis, on peut noter là un défaut de fabrication. On peut également faire acte, aussi bien chez les lecteurs que sur notre machine d'essai, de la faiblesse de la fermeture du bouchon de réservoir.

De plus, un propriétaire sur deux se plaint de la finition. La raison est probablement une peinture de mauvaise qualité, mais un lecteur en particulier, voyant de la rouille apparaître sur le cadre et les échappements après la deuxième chute de pluie, qualifie cela de « franchement honteux ». Chez certains, la peinture commence à s'écailler après 800 km, ce qui constitue évidemment un point d'appui privilégié pour la rouille. Bien

sûr, les caches latéraux en plastique ne rouillent pas, mais leur peinture s'écaille encore plus vite (chez certains après 500 km).

L'installation électrique récolte également sa part de critiques. Sur notre machine d'essai, nous n'avons eu à nous plaindre que de deux capuchons de bougie hors d'usage ainsi que d'une panne de commodo mis à part une importante consommation d'ampoules de clignotants et de stop.

Il semble que nous ayons eu de la chance, car environ un tiers des lecteurs se plaint de la batterie, à divers niveaux : cuve qui se fend, niveau qui baisse sans arrêt, ou simplement qui ne supporte pas les codes en ville. Encore plus se plaignent de pannes d'alimentation, provenant de charbons soit complètement usés à 10 000 km ; soit dessoudés de leur fil conducteur, ou encore de rotors grillés. Hermann résume l'opinion générale : « l'installation électrique est vieille de dix ans. A quoi servent l'électronique et la lampe H 4 » L'un parle même de « lampe à acétylène d'origine ».

Il faut cependant remarquer que certains, et notre machine d'essai est du nombre, n'ont eu en principe pas de problèmes. Malgré cette impressionnante énumération de critiques, le jugement d'ensemble aussi bien des lecteurs que de nos essayeurs reste favorable... La plus grosse qualité qu'on reconnaît à la Guzzi étant de ne pas être « un tas de ferraille japonaise construite à la chaîne ! ». Un autre avantage, plus tangible celui-là, est « une cote à la revente étonnamment élevée ». Apparemment, Guzzi, c'est d'abord la moto pour le plaisir... ce n'est pas nous qui serons contre.

Démontée après 25 000 km, notre Guzzi montrait une usure des pistons et des segments qui nécessitait leur remplacement. A la suite de quoi elle fut remontée et revendue, et apparemment son nouveau propriétaire en est tout à fait content.

Koni, Marzocchi ou Fournalès mais on évite de reprendre des Sebac d'origine.

Les Guzzi GT reçoivent elles aussi un ou plusieurs phares supplémentaires (67 %) car l'éclairage d'origine est jugé insuffisant pour une GT. Comme sur les Le Mans, la pose d'un porte-bagages est une opération fréquemment effectuée (53 %), mais ici elle s'accompagne très souvent de l'achat d'un top case ou de sacoches (48 %). Viennent ensuite le remplacement des amortisseurs arrière (38 %) par des Koni, Marzocchi ou Fournalès et l'adoption d'un carénage (25 %) sur les modèles qui en sont dépourvus d'origine.

Aménagement des accessoires

Antivol : Bien : 25 % ; Moyen : 50 % ; Mal : 25 %

On conteste le principe de l'antivol Neiman, peu accessible et pas vraiment efficace. En plus dans le cas des Guzzi, il devient inutilisable sur les LM carénées et impossible à verrouiller lorsque la moto est sur la béquille latérale.

Clef de contact : Bien : 63 % ; Moyen : 29 % ; Mal : 8 %

Le plus gros reproche concerne le fait que le contacteur trop en arrière rend difficile le maniement de la clef lorsque l'on a une

PERFORMANCES		
Accélération		
0 - 40 km/h	3,5	3,504 km 25 050 km
0 - 60 km/h	4,5	1,1
0 - 80 km/h	6,0	2,7
0 - 100 km/h	8,0	4,3
0 - 120 km/h	10,5	5,8
0 - 140 km/h	14,0	7,8
0 - 160 km/h	18,0	10,5
0 - 180 km/h	24,0	14,6
Vitesse maximale	170	238
Consumo (l/100 km)	19,5	19,5
Consumo (l/100 km)	20,1	20,2
CONSOMMATION		
Super - 100 l / 1000 km		
Moteur - 11,8 l / 1000 km		

sacoche de réservoir. Critiquée aussi, la mauvaise étanchéité (malgré le capuchon caoutchouc), et les rayures occasionnées au réservoir par les autres clefs.

Starter : Bien : 57 % ; Moyen : 30 % ; Mal : 13 %

Son emplacement est rarement critiqué, en revanche on apprécie peu les câbles qui grippent parfois.

Trousse à outils : Bien : 40 % ; Moyen : 50 % ; Mal : 10 %

On la juge assez complète quoiqu'on regrette l'absence d'un tournevis ; en revanche la qualité des outils (surtout des BTR) est largement critiquée.

Tableau de bord : Bien : 52 % ; Moyen : 40 % ; Mal : 8 %

On le trouve dans l'ensemble relativement complet. En revanche on reproche aux témoins d'être parfaitement invisibles de jour et une certaine imprécision des instruments.

Poignée de gaz : Bien : 15 % ; Moyen : 55 % ; Mal : 30 %

Un des points noirs des Guzzi selon pas mal de nos lecteurs-essayers : course trop longue mais surtout poignée hyper dure sont régulièrement cités comme des défauts qui viennent grever le plaisir de rouler.

Béquilles :

Centrale : Bien : 70 % ; Moyen : 16 % ; Mal : 14 %

La béquille centrale est en général appréciée même si on regrette un léger manque d'équilibre lorsque le terrain n'est pas bien plan.

Latérale : Bien : 10 % ; Moyen : 10 % ; Mal : 80 %

On la trouve mal placée sur les LM, elle nécessite qu'on descende de moto pour la déplier, elle creuse des trous dans le sol, bref, « il vaut mieux éviter de s'en servir » ou « la virer tout de suite » si l'on en croit certains d'entre vous. Même son de cloche en ce qui concerne les T3, moins de virulence à l'égard de la latérale des California.

Garde-boue : Bien : 66 % ; Moyen : 27 % ; Mal : 7 %

Dans l'ensemble on les trouve plutôt efficaces, mais on conseille parfois la pose de bavettes qui améliorent nettement la protection.

Commodos : Bien : 43 % ; Moyen : 43 % ; Mal : 14 %

Dans l'ensemble on ne s'en plaint pas trop, mais on ne se montre pas vraiment enthousiaste non plus. Certains ne les trouvent pas très bien positionnés, un brin fragiles et surtout délicats à manipuler avec de gros gants.

Performances

L'imprécision du compteur et du compte-tours mentionnée plus haut, nous a valu des réponses extrêmement variées sur ce chapitre des performances. Les maxi assis relevés sur les Le Mans s'échelonnent entre 190 à 7500 et 220 à 8000 tr/mn, alors que pour les maxi couché on enregistre des chiffres qui varient entre 190 à 7200 et un surprenant 251 à 8500 tr/mn. La moyenne des réponses fait en général état d'une vitesse maxi comprise entre 215 et 220 km/h à 7500/8000 tr/mn sur les Le Mans, chiffres à rapprocher des performances relevées avec la Le Mans 3 essayée dans le numéro 522 de M.J. : 192 km/h à 7200 tr/mn assis et 213 km/h à 7800 tr/mn couché.

Les modèles GT semblent souffrir de la même imprécision des compteurs-compte-tours ; les chiffres moyens les plus fréquemment relevés se situent aux alentours de 185 km/h assis à 7000 tr/mn et 195 km/h couché à 8000 tr/mn sur les 850 cm³ et 190 km/h assis à 6500 pour 200 km/h couché à 7000 tr/mn sur les 1000 cm³. Ces

performances nous sont données à titre indicatif car la plupart de nos lecteurs-essayers possesseurs de Guzzi GT affirment n'accorder qu'une importance très secondaire à cette notion de vitesse maxi. A la limite ils avouent s'en « foutre » complètement et n'avoient pas acheté leur Guzzi pour faire péter les radars.

Agrément moteur

Souplesse : Bien 49 % ; Moyen : 46 % ; Mal : 5 %

Nous n'attendions pas un jugement aussi gentil dans ce chapitre de la souplesse, un domaine où le gros V Twin italien n'excellait pas vraiment. Vous lui faites bien sûr quelques reproches en mentionnant qu'il rechigne à reprendre à bas régime, qu'il cogne en dessous de 2500/3000 tr/mn, mais dans l'ensemble vous semblez vous en contenter.

Couple : Le Mans : Bien : 64 % ; Moyen : 36 %

Modèles GT : Bien 92 % ; Moyen : 8 %

Là nous avons dû scinder les réponses en deux groupes car les avis étaient trop différents selon les types de motos possédées. Curieusement ce sont les propriétaires de Le Mans, donc de sportives, qui se montrent plus critiques à l'égard du couple. Ils le jugent un peu trop haut perché et le trouvent moins évident que sur le 900 Ducati SS. Les modèles GT sont jugés avec plus de bienveillance puisqu'ils réunissent 92 % de réponses favorables pour 8 % d'avis un peu plus mitigés. A noter qu'aucune mention « mal » n'a été attribuée à ce chapitre du couple.

Accélération : Bien : 51 % ; Moyen : 47 % ; Mal : 2 %

On trouve les Guzzi un peu longues à lancer à cause de l'inertie importante du moteur, mais on avoue ne pas avoir été déçu par ce manque de nervosité. Un twin n'est pas un quatre cylindres, tous les Guzzistes le savaient avant d'avoir acheté leur machine.

Vibrations : Bien : 35 % ; Moyen : 47 % ; Mal : 18 %

Le gros V twin vibre un peu, surtout au ralenti ; mais nos lecteurs essayeurs affirment que ces vibrations ne les gênent pas et que de toute manière elles font partie de la personnalité du moteur, alors...

Démarrages : Bien : 87 % ; Mal : 13 %

Dans l'ensemble les Guzzi ne posent guère de problèmes de démarrage, même en hiver, à condition que la batterie ait été bien entretenue. Sinon, effectivement, on peut s'exposer à quelques séances de poussette. Mais cela reste le fait de quelques cas isolés.

Boîte de vitesses

Sélection : Bien : 26 % ; Moyen : 56 % ; Mal : 18 %

Sans qu'on lui fasse de gros reproches, la sélection ne suscite pas vraiment l'enthousiasme. On trouve le sélecteur un peu dur, les passages de vitesses trop lents et un léger manque de précision. Les rétrogradages rapides ne sont pas conseillés, enfin on note un faux point-mort entre 2^e et 3^e. A remarquer qu'un certain nombre de Guzzistes attribue le manque de précision de la sélection aux articulations du renvoi de sélecteur et non à la boîte proprement dite.

Course du sélecteur : Bien : 42 % ; Moyen : 46 % ; Mal : 12 %

La plupart des critiques formulées à l'encontre de la sélection se retrouve également à ce chapitre. La course du sélecteur est en plus

jugée un peu trop longue et toujours ce jeu dans les renvois du sélecteur.

Etagements : Bien : 80 % ; Moyen : 20 %
La première longue des Le Mans, même si elle est un peu gênante en ville, semble bien convenir à la majorité. Sur les California, on trouve parfois la cinquième un peu trop longue.

Point mort : Facile : 72 % ; Pas facile : 20 %

Trouver le point mort nécessite une certaine habitude, après quoi il semble que la manœuvre ne soit pas trop difficile, à condition toutefois de le passer avant l'arrêt de la moto.

Embrayage

Douceur et progressivité : Bien : 60 % ; Moyen : 30 % ; Mal : 10 %

Le levier est un peu dur, l'embrayage proprement dit n'est pas d'une parfaite progressivité, mais dans l'ensemble, avec l'habitude une fois encore, on se montre plutôt satisfait.

Endurance : Bien : 85 % ; Moyen : 10 % ; Mal : 5 %

L'endurance des embrayages de Guzzi ne pose pas de problèmes ; à peine remarque-t-on qu'il devient un peu plus sec lors d'une utilisation prolongée en ville. D'autre part, 92 % d'entre vous n'ont jamais remarqué de tendance à coller à froid.

Confort

Selle : - Le Mans : Bien : 33 % ; Moyen : 44 % ; Mal : 23 %

La selle des Le Mans jugée trop étroite et trop dure en solo est assez sévèrement critiquée pour le confort assez précaire qu'elle offre. Sur les modèles GT, la selle est dans l'ensemble mieux notée sans toutefois mériter d'être qualifiée d'idéale.

Fourche : Bien : 68 % ; Moyen : 24 % ; Mal : 8 %

La fourche Guzzi est en général appréciée. On lui fait pourtant quelques reproches en particulier pour sa trop grande mollesse, sa tendance à talonner lors des freinages très violents, et enfin pour ses fuites fréquentes aux joints spi. Certains possesseurs de LM regrettent que cette fourche soit scellée, ce qui interdit toute vidange et éventuellement de changer de qualité d'huile.

Suspension AR : Bien : 52,5 % ; Moyen : 38,5 % ; Mal : 9 %

Plus de satisfaits chez les sportifs que chez les GT. A cela une bonne raison, les combinés arrière jugés trop souples en solo sont carrément insuffisants lorsqu'on roule en duo. Hors, les modèles GT, plus que les Le Mans, sont fréquemment utilisés en duo avec en plus pas mal de bagages, conditions extrêmes que les Sebac d'origine supportent mal. Le montage de Marzocchi ou de Koni paraît apporter une bonne solution au problème.

Pilote : - Le Mans : Bien : 46 % ; Moyen : 51 % ; Mal : 3 %

GT : Bien : 84 % ; Moyen : 16 %

Passager : - Le Mans : Bien : 5,5 % ; Moyen : 19,5 % ; Mal : 75 %

GT : Bien : 51 % ; Moyen : 34 % ; Mal : 15 %

Si la situation du pilote apparaît plutôt convenable, celle des passagers de Le Mans est généralement jugée inconfortable quand ce n'est pas complètement insupportable. Le

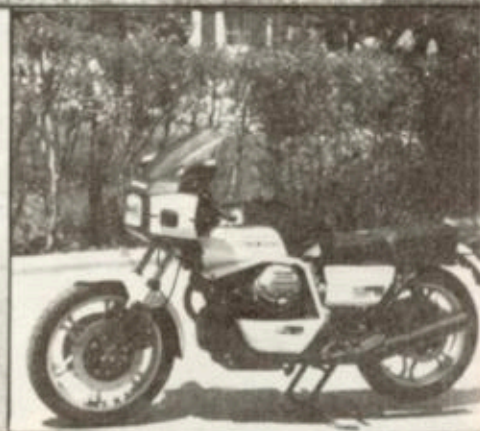
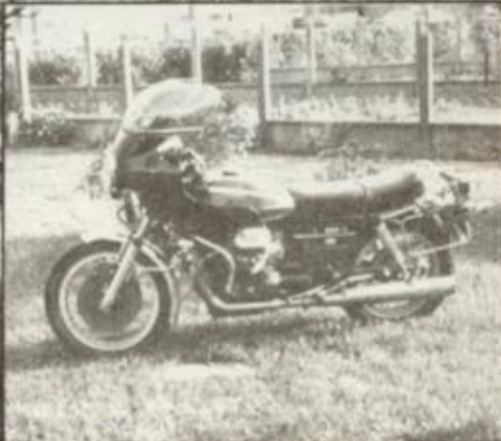
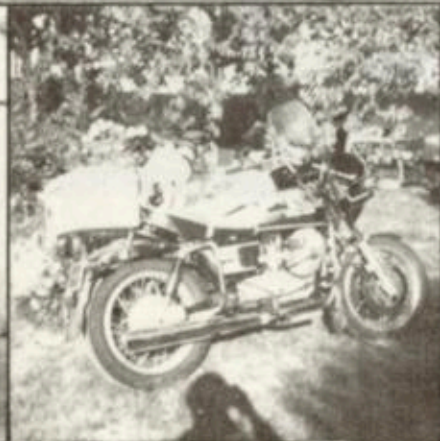
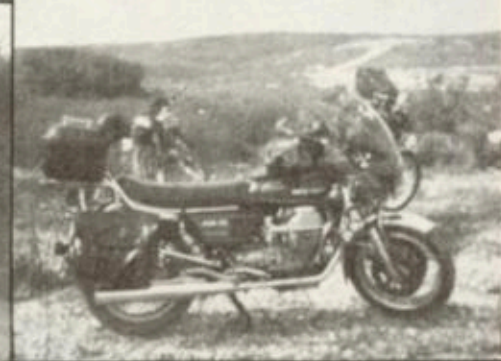
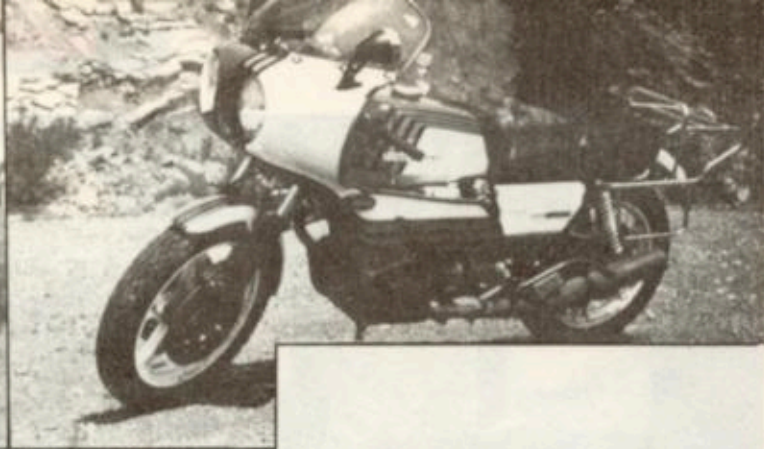
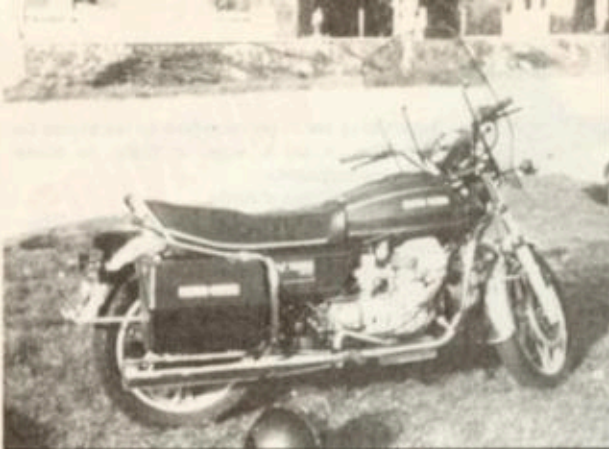




tableau s'arrange un peu sur les modèles GT, encore que la passagère des SP ne paraisse pas très bien installée.

Bruit

Agréable : 97 %. **Désagréable :** 3 %.

Un chapitre qui n'est pas loin de faire l'unanimité même si on regrette parfois que les bruits mécaniques soient un peu trop perceptibles.

Freinage :

Frein avant : Bien : 95,5 %. Moyen : 4,5 %.

Frein arrière : Bien : 99 %. Moyen : 1 %.

On ne peut guère dissocier freins avant et arrière puisque les Guzzi sont équipées depuis de nombreuses années du système intégral. Ce principe est, à quelques très rares exceptions près, unanimement apprécié. On ne tarit pas d'éloges à son sujet : puissant, progressif, endurant, facile à doser, sécurisant. Le seul petit reproche qu'on formule parfois concerne un temps de réaction un peu long sous la pluie.

Pression sur levier et pédale : Bien : 84 %.

Moyen : 14 %. Mal : 2 %.

Le levier qui commande le second disque avant est un peu trop ferme alors que la pédale réclame une pression trop importante du pied pour se montrer efficace. Mais le bilan général est extrêmement flatteur pour les Guzzi dont le freinage est souvent jugé comme étant le meilleur actuellement disponible sur une machine de série.

Tenue de route

Bien : 98 %. Moyen : 2 %.

Encore un score flatteur pour les Guzzi au chapitre tenue de route. Précises, légères, les Guzzi affichent une tenue de cap irréprochable. C'est à peine si l'on note quelques

légers louvoiements sur les California à haute vitesse (à cause du pare-brise et du grand guidon précisez-vous) et parfois des amorces de guidonnage sur les LM, mais dans des conditions très particulières que nous allons évoquer au chapitre suivant.

Guidonnages : Oui : 7 %. Non : 93 %.

D'après ce qu'affirment nos lecteurs-essayeurs, les Guzzi ignorent les guidonnages sauf lorsqu'elles sont équipées de certains pneumatiques qui ne leur conviennent pas, par exemple les K81 et K 181.

Maniabilité : Bien : 87 %. Moyen : 12 %.

Mal : 1 %.

La maniabilité des Guzzi est jugée bonne par une majorité ; même les LM, avec leurs bracelets et leur carénage semblent se sortir aisément des difficultés de la conduite en ville. Enfin, plusieurs Guzzistes affirment que les T3 sont très stables sur les pistes sahariennes.

Garde au sol

Suffisante : 97 %. Trop faible : 3 %.

Ceux qui attaquent très fort conseillent de scier les ergots de la béquille centrale afin de gagner sur la garde au sol qui en règle générale est jugée suffisante. Toutefois, on nous signale qu'il convient de se montrer prudent lorsqu'on monte ou descend un trottoir, le carter d'huile risquant alors de racler le sol, avec toutes les conséquences regrettables que l'on peut imaginer.

Consommation-autonomie.

La consommation moyenne des Guzzi se situe entre 6,5 et 7,5 litres aux 100 en ville et entre 6 et 8 litres sur route. Le gros V twin fait montre d'une grande sobriété et l'autonomie moyenne varie entre 350 et 400

kilomètres selon les modèles ou les styles de conduite. A 95 % vous la jugez de toute manière suffisante.

Consommation d'huile

Elle est pratiquement nulle entre deux vidanges (soit de 5 à 7 000 km). Ceux qui avouent consommer un peu d'huile font état en moyenne d'un demi-litre pour 2 à 3 000 kilomètres. Aucun essayeur-lecteur n'a semblé-t-il eu à se plaindre d'une consommation excessive.

Entretien

Selon 70 % de nos lecteurs-essayeurs, les Guzzi réclament sinon un entretien fréquent, du moins une certaine régularité dans les réglages. Un pneu arrière tient au minimum 5 à 6 000 km avec un conducteur sportif ou 7 à 8 000 km avec un pilote au style de conduite plus tranquille. Les réglages les plus fréquents, effectués généralement en même temps, sont : le réglage du jeu aux culbuteurs et de la tension de la chaîne de distribution, la vérification des points d'allumage, et la synchronisation des carburateurs. Ces opérations sont faites généralement tous les 6 à 7 000 km. Mais comme vous le dites souvent, « on peut tout faire soi-même avec un minimum d'outillage et de connaissances mécaniques ».

Pannes

Pas de véritables pannes à répétition, hormis une faiblesse fréquente des joints spi de fourche et des soufflets de cardan. Pour le reste ces Guzzi semblent faire preuve d'une certaine robustesse si on en juge par les kilométrages parcourus et les réparations effectuées : piston-soupapes à 55 000 km (2 cas), à 69 000 km, à 70 000 km. Réalésage et pistons neufs à 96 000 km. Un rodage de soupapes et remplacement de la chaîne de distribution à 100 000 km, une remise à neuf de la machine à 170 000 km, enfin rien que du très normal.

Service après-vente

Bien : 43 %. Moyen : 30 %. Mal : 27 %.

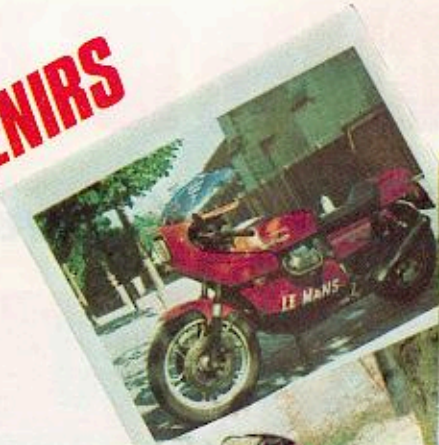
Dans l'ensemble le service après-vente est plutôt apprécié. Lorsqu'il ne l'est pas c'est l'importateur qui est d'abord incriminé (46 %) puis le concessionnaire + l'importateur (31 %) enfin le concessionnaire seul (23 %). Lorsqu'ils sont satisfaits du service après-vente, les Guzzistes font systématiquement référence à leur concessionnaire ou motociste (souvent des passionnés de la marque).

Les mécontents eux se plaignent du manque de concessionnaires, des délais de livraison, de l'importateur, et du prix de certaines pièces détachées.

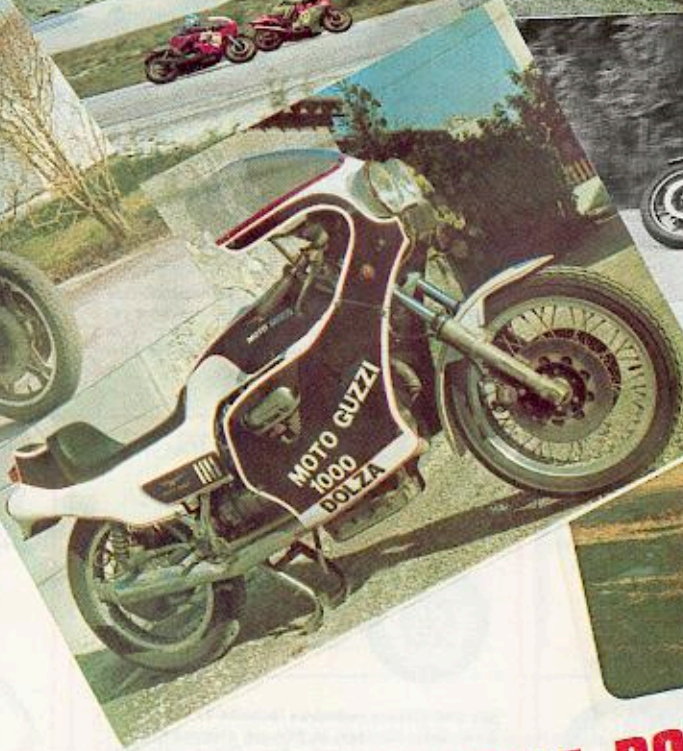
Conclusions

On vous avait prévenus, les Guzzistes sont des motards heureux. En achetant Guzzi, ils savaient très exactement ce qu'ils recherchaient, et cet essai lecteur le prouve, ils n'ont pas été déçus. « Je ne veux pas d'une autre », « J'aurai du mal à m'en séparer », « boîte perfectible et confort spartiate, mais je n'envisage pas d'en changer avant cinq ou six ans », « la moto avec un grand M », « économique pour une sportive et plaisir de conduite incomparable », « pas près de l'oublier », « idéale pour balades ou longs voyages », « le pied », sont autant de phrases qui peuvent servir de conclusions.

SOUVENIRS



SOUVENIRS



BON PIED

BONNE ROUTE