



ESSAI LECTEUR

50 000 km sur une Guzzi California Stone

Récit Daniel Gasser à Bourbach Le Bas (68)

Après 30 ans de passion pour les bicylindres BMW, de la série 5 à la série 7, Daniel a laissé de côté la marque car ses motos sont trop modernes pour y bidouiller et son « monde » de plus en plus élitiste à son goût. Il a craqué pour une Guzzi California Stone.

N'aimant pas l'excès de chromes, c'est pourquoi il a choisi le modèle qui en est le plus dépouillé. Il voulait une moto sur laquelle il pouvait bricoler...

Il a été servi !



Prise en main

Début mai 2004, je fais mes premiers kilomètres. La prise en main est déroutante à cause de la position très en avant des repose pieds.

Le moteur ronronne bien mais l'embrayage tressaute en dessous de 3000 tours. Pas normal. Pourtant le concessionnaire avait pris soin de changer le mono-disque d'origine mais réputé fragile, par un double disque. Sympa, ce moteur ! Il est coupleux et puissant. Dommage que la boîte soit si « lente » et « craquante ». Voilà qui ne me change pas des BMW ! La première monte jusqu'à 70 km/h. Excellent pour la montagne...

La partie cycle est très rassurante : la moto est comme sur un rail et la conduite est facile, malgré les 250 kg du « bestiau » mais les amortisseurs arrière sont très durs. Je les ai remplacés par des EMC au bout de 11000 km (après un voyage au Portugal éprouvant pour le dos), et c'est un bonheur.

Le freinage d'origine est à l'économie car il n'y a qu'un disque à l'avant.

Mon concessionnaire m'affirme que ça suffit largement mais ses performances sont équivalentes à mes vieilles BMW, ce qui n'est pas un compliment.

Le plus surprenant est l'absence de frein moteur.

La moto ralentit comme une mob, presque en roue libre ! C'est peut être dû à l'injection car mon copain qui a le même modèle en version carburateur, descend la montagne sans freiner alors que moi, je tire sur le levier pour chaque virage.

Je suis sûr que ce n'est pas normal mais je ne trouve pas la solution.

C'est décidé, je monte un double disque comme les Calif normales !

Mon concessionnaire, têtu, refuse de me le monter. Je commande alors les pièces chez Dédé de **la Boutique Italienne*** à Vauvert. Le top des Guzzistes professionnels ! Ainsi équipée, la moto est transformée.

Côté bonne adresse

la Boutique Italienne
BP 27 - Chemin canaux - 30600 Vauvert
Tél. : 04 66 88 75 26
contact@la-boutique-italienne.com
www.la-boutique-italienne.com

Et puis, les ennuis ont commencé !

Je passe sur le porte-bagage acheté neuf mais rouillé, les pare-cylindre qui nécessitent de se débarrasser du cache au dessus de l'articulation de la béquille, le capuchon du feu arrière et les ampoules qui ont cassé à plusieurs reprises (j'ai finalement remplacé le feu par un modèle à diodes).

Je passe sur le rétro droit dont la fixation s'est cassée. Il a été remplacé sous garantie, mais par un modèle gauche.

Dès la première semaine, je me suis rendu compte que le chrome de la jante arrière se détachait par plaques !

La roue a été changée sous garantie 2 ans plus tard !

À 15 000 km. La direction avait un point dur. Surprise : les roulements de la colonne ont été montés sans graisse !

À 18 000 km. Grand bruit dans le côté droit du moteur. La culbuterie était complètement HS. Cette panne était prévue, ce modèle ayant été mal fini au niveau de ces organes. La réparation a été prise sous garantie.

À 23 000 km. Le démarreur rendait l'âme : noyé par l'eau de pluie. Changé sous garantie.

À 37 000 km. Juste après le délai de garantie (2 ans), l'embrayage est tombé en panne. Les deux disques étaient brisés en plusieurs endroits. Guzzi ne voulant rien savoir et prétendant que c'était de ma faute, proposait des disques de même « qualité ». J'ai préféré suivre le conseil de Dédé et j'ai monté des disques adaptables.

Mauvais point pour le SAV Guzzi car ce n'est pas moi qui ai monté des disques d'embrayage aussi fragiles, mais mon concessionnaire.

Je me suis lancé dans les travaux tout seul, fort des conseils avisés d'un passionné de Guzzi, Sergio California, que je salue au passage. Comparé aux BMW, c'est aussi simple, mais il y a du boulot !

Le plus haut col des Pyrénées, Port d'Envalira 2408 m.
Les chevaux y vivent en liberté et sont beaux et impressionnants.

À 44 000 km. Nouvelle panne immobilisante et il fallait être rusé pour la trouver. Les tuyaux d'essence de la pompe immergée étaient percés.

Mon gentil concessionnaire, qui m'aura vu venir tout au long de la période de garantie, m'a envoyé chez un revendeur de pièces auto.

Montage d'un tuyau caoutchouc qui n'a tenu que 8000 km.

À 52 000 km. Nouvelle panne, donc.

Apprenant que ces tuyaux ne sont pas disponibles, je suis allé à l'usine Guzzi à Mandello. Et là, surprise : l'un des tuyaux est disponible, 15 cm de tuyau transparent pour 10 €. Mais l'autre n'est vendu qu'avec la pompe à essence ! Finalement, j'ai acheté du tuyau transparent chez YAMAHA.

À 50 500 km. De retour des Pigiunos, nouvelle panne immobilisante à 700 bornes de chez moi. Cette fois-ci, ce n'est pas de la faute de Guzzi mais de l'alarme électronique Technoglobe qui a été mal montée (par Technoglobe) et dont les câbles ont frotté jusqu'au court-circuit.

Mauvais point pour Technoglobe qui n'a même pas répondu à mon courrier. Bravo pour la MACIF et son assistance !

Pas mal de pannes immobilisantes m'ont empêché d'aller en vacances deux fois de suite avec cette moto. Par contre, quand elle n'est pas au garage, c'est un vrai bonheur !

Tenue de route parfaite, freinage parfait, moteur et partie cycle à l'aise à 150 km/h ou plus. La Guzzi est bien supérieure aux anciennes BMW.

Quant à sa fiabilité, elle n'est pas pire que ma bonne vieille BMW R100GS avec laquelle j'ai eu bien plus de soucis.

Elle m'emmène au bout du monde, sous les pluies torrentielles (direction les Pigiunos), par -15° (aux Elefs) ou sous les grandes chaleurs (au Portugal).

La Stone est une California à prix réduit (9 400 € en 2004 quand même). Il faut lui compléter l'équipement minimum indispensable.

Je l'ai équipée d'un double disque, d'un porte-bagage, de pare-cylindres (impératif), d'une béquille centrale, d'un compte-tour, d'un petit pare-brise et de suspensions dignes de ce nom.

C'est une moto économique. Elle consomme entre 4.5 à 5.5 litres aux 100 mais pas plus.

Les pneus Metzeler tiennent 14 000 km (7 000 km pour la BMW R100GS). Je teste actuellement des Metzeler Marathon, censés tenir longtemps.

Petit paradoxe pour mes pneus : l'arrière tient longtemps et l'avant s'use relativement vite peut être parce que je n'ai pas de frein moteur.

En arrière plan, les Pyrénées.



C'est une moto attachante, économique à l'usage, au plaisir de conduire
inégalable mais qui souffre certainement d'un manque de rigueur.

Un ami me l'a définie parfaitement :

« La Guzzi, c'est une moto qu'on achète neuve
mais qu'il faut finir soi-même ». C'est vrai pour la mienne ■



FICHE TECHNIQUE

Moto Guzzi California Stone (mod.04-05)

Moteur

Type bicylindre en V à 90°, 4-temps, refroidi par air
Dist. culbutée, 4 soupapes
Cylindrée 1064 cm³
Alésage course 92 mm x 80 mm
Puissance 74 cv à 6 400 tr/min
Couple 9,6 mkg à 5 000 tr/min
Transmission sec. par arbre & cardan.
Emb. 2 disques à sec, commande mécanique
Boîte 5 vitesses

Partie cycle

Cadre double berceau tubulaire en acier
Susp. AV fourche téléhydraul. Marzocchi Ø 45 mm, non réglable, déb 124 mm
Susp. AR 2 combinés latéraux Sachs réglables en pré-contrainte du ressort, déb. 114 mm.
Frein AV 1 disque Brembo Ø 320 mm, étrier 4 pistons
Frein AR 1 disque Ø 282 mm, étrier 2 pistons
Roue AV 110/90x18. Roue AR 140/80x17
Poids à sec : 246 kg, en ordre de marche : 253 kg
Réservoir 19 l (rés. 4 l)
Hauteur de selle 760 mm