

AUTO MOTO



OUI C'EST MOI!
PLUME D'ÉLAN!
A PARTIR DE CE MOIS JE
SUIS DANS AUTO-MOTO!

OPEL KADETT DIESEL

1600 cm³ - 5 CV SEULEMENT

ASSURANCE PASSAGERS:

TOUT CE QU'IL FAUT SAVOIR

**CARBURANTS:
L'HEURE DU
CHOIX**





Tout comme la V 50 III que nous avons présentée il y a quelques mois, la California a positivement changé, conservant ses atouts passés et comblant ses carences les plus notoires. Rajeunie, cette moto à la sauce américaine, propose aujourd'hui une meilleure finition et un comportement globalement sain.

CALIFORNIA II

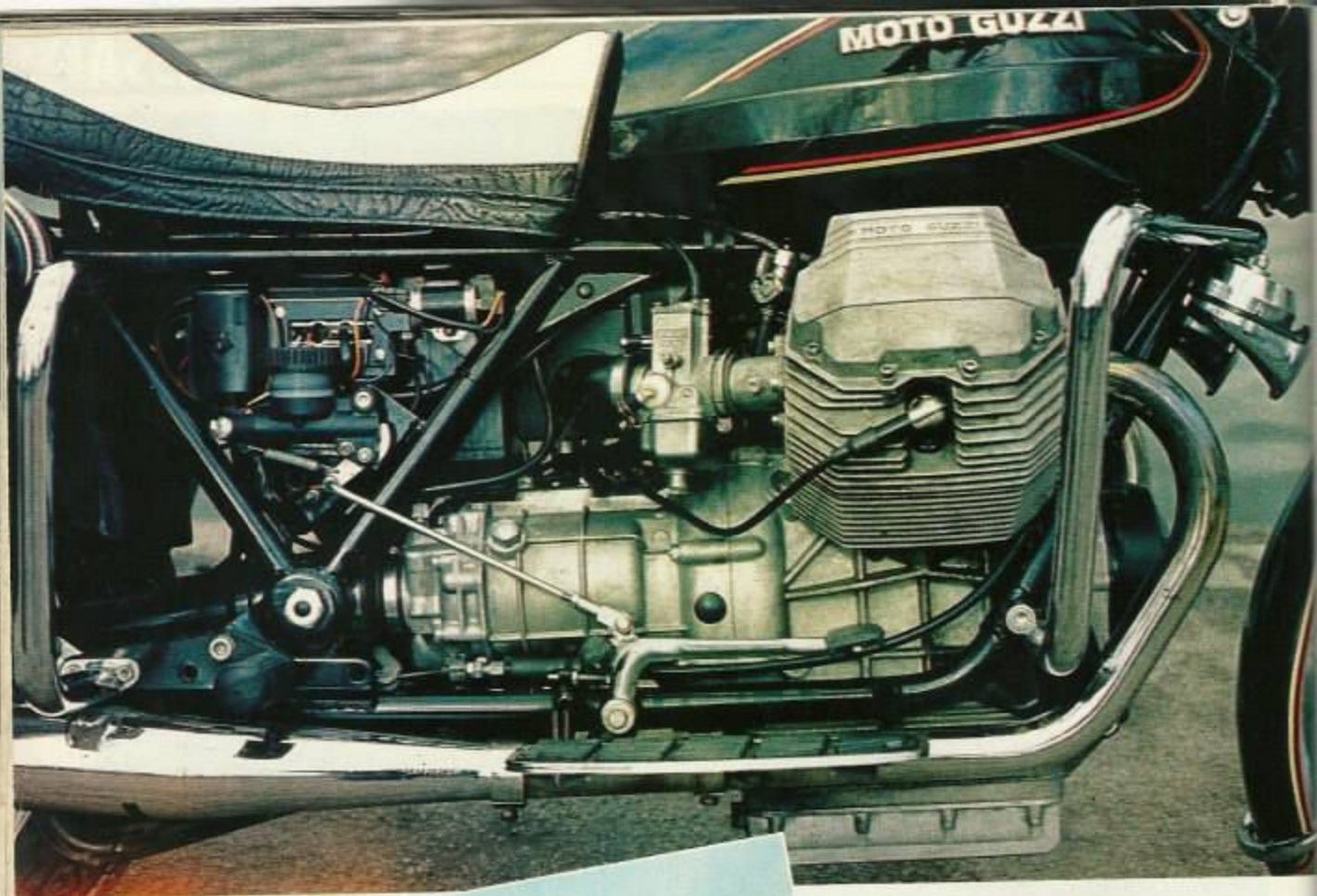
LA MOTO DU VOYAGE

PAR CHRISTIAN DELHAYE

Avant d'appréhender les nouvelles prétentions de cette California, il est important, je crois, de définir la moto américaine qu'elle entend incarner en Europe. Outre les choppers, l'Ouest affectionne plus particulièrement les routières volumineuses, parées d'un brin de fantaisie, et dotées du plus grand confort afin d'affronter les grands espaces et les longues étapes dans les meilleures conditions possible. La moto italienne répond donc bien à cette définition et c'est sans doute la raison

pour laquelle elle devrait confirmer sa place sur le marché. Pour atteindre ce résultat, notre moto dispose déjà d'un atout fondamental : son allure originale, teintée d'un charme rétro. Mais en prime, la nouvelle California apporte une présentation enfin acceptable. La peinture et l'émaillage ne s'écaillent plus et même les chromes qui se piquaient font désormais preuve de qualité. Les Transalpins ont également soigné l'habillage de leur machine puisque nous trouvons un nouveau sigle, plus esthétique, et un garde-boue bicolore style





- Une mécanique de 1 000 cm³ dégonflée mais disposant d'une motricité étonnante
- Le tableau de bord a été simplifié.
- Page 53 :
- Un tempérament idéal pour la balade.

UNE MECANIQUE INFATIGABLE

Ceci étant, la Guzzi ne s'est pas contentée de changer de parure. Elle a également abandonné le V twin de 850 cm³, au profit du 1 000 cm³. Cet accroissement de cylindrée, s'il ne métamorphose pas la machine, offre plusieurs avantages. Il implique notamment l'adoption des nouvelles culasses de la marque (fiabilité accrue), de la prise d'air, de la chambre de tranquillisation et du boîtier de filtre à air que l'on a empruntés à la version Le Mans III.

Un petit coup de starter, toujours placé au-dessus du cylindre gauche, et le bicylindre s'ébroue dans un poumpoum caractéristique. Il est noter ici que la machine est équipée de deux dispositifs de sécurité (à l'embrayage et sur la béquille latérale) qui interdisent tout

démarrage : de quoi dissuader les voleurs peu chevronnés ! Dès les premiers tours de roue, les avantages du 1 000 cm³ s'expriment pleinement. L'accroissement de la puissance (64 ch au lieu de 53 pour le 850 cm³) permet d'obtenir des accélérations plus franches, très utiles pour se dégager des tracas de la circulation et de ses pièges. Il permet aussi au moteur de prendre en charge une démultiplication finale qui tire long. Parallèlement, il est possible de maintenir indéfiniment la vitesse autoroutière sans fatiguer le moteur. Le bicylindre restant une mécanique dégonflée, il est possi-

Harley Davidson.

On retrouve le même désir de bien faire au niveau de l'instrumentation, simplifiée et simultanément plus moderne, plus claire et plus pratique. Enfin, les roues à rayons ont été avantageusement remplacées par des roues en alliage à six branches tandis qu'on a adopté, à l'arrière, des mallettes de voyage de grande contenance, fonctionnelles, qui ont été associées à un porte-bagages plus solide. L'ensemble de ces modifications rendent aujourd'hui ce « pachyderme » nettement plus séduisant.

ble de rouler en provoquant des régimes identiques à ceux d'une automobile. Ainsi, à 130 km/h correspond un régime de 4 000 tr/mn. En revanche, sur les intermédiaires, des vibrations sont devenues sensibles à 5 000 tr/mn, et elles sont susceptibles d'engendrer des « fourmis » dans le creux des mains. J'en ai fait la triste expérience pendant les 3 500 km de l'essai... L'autre avantage du 1 000 cm³ réside dans l'accroissement du couple. La California II dispose en effet d'une motricité étonnante que les routards apprécieront à sa juste valeur, en particulier sur les petites routes. Si le couple maxi de 7,7 mkg se manifeste à 5 200 tr/mn, il faut savoir qu'il s'élève déjà à 7,5 mkg à 3 000 tr/mn ! Il n'est donc pas nécessaire de chercher systématiquement à prendre des tours pour obtenir une réponse nette du moteur qui, dès les plus bas régimes, arrache la moto du bitume sans que le conducteur ait à jouer du sélecteur. C'est pourquoi la Guzzi offre un tempérament idéal pour la balade touristique, qualité dont nous avons profité pleinement sur les petites départementales de Provence et de l'île de France où l'on peut ainsi rouler tranquillement.

Néanmoins, la California II n'est pas un exemple de sobriété pour peu que l'on dépasse le cap des 110 km/h et ce, malgré la modeste puissance affichée. Le saute-vent fait en effet office d'aérodynamisme, engendrant une consommation qui se situe alors autour de 8,5 l/100 km.

les ingénieurs transalpins ont allongé le bras oscillant de 8 cm, et ont équipé le train AR d'amortisseurs de qualité, de type hydraulique plus air, comme pour la fourche avant. Il en fallait donc peu pour que cette California reste fidèle à la réputation Guzzi.

La moto montre une bonne stabilité et l'on se sent maintenant en sécurité. Revers de la médaille, l'allongement du bras oscillant n'a en rien modifié le manque de maniabilité de ce monstre qui pèse 280 kg, tous pleins faits. A faible allure, il ne se déplace pas, il manœuvre ! Gringalets s'absterne...

280 kg avec les pleins, 60 kg de bagages, 140 kg pour le pilote et sa passagère, voilà qui nous donne une masse d'une demi-tonne en déplacement. Pour la ralentir, la California a été équipée, comme toutes les Guzzi, de trois disques Brembo qui rentrent en action suivant le principe du freinage intégral (un disque arrière couplé avec un disque AV). Ce type de freinage est sans reproche, mais je pense qu'il serait néanmoins souhaitable de troquer les plaquettes d'origine contre des plaquettes plus tendres, afin d'obtenir plus de mordant, notamment pour les balades en duo.

Car la California reste avant tout la moto du voyage à deux. Faite pour rouler indéfiniment, elle offre aussi un confort fantastique grâce à ses suspensions et à sa large selle et elle est en outre équipée d'origine de tous les accessoires indispensables pour le tourisme (mallettes, porte-bagages). Et comme elle a su gom-



FICHE TECHNIQUE

MOTEUR :

4 temps, bicylindre en V à 90°, refroidi par air

Cylindrée exacte :

948,8 cm³

A l'é s a g e / c o u r s e :

88 × 78 mm

Puissance maxi : 64,5 ch à

6 700 tr/mn

Couple maxi : 7,66 kgm à

5 200 tr/mn

Alimentation : Dell'Orto de 30 mm de diam.

Lubrification : sous pression

Mise en route : électrique,

pas de kick

TRANSMISSION :

Primaire : à engrenages

Embrayage : multidisque à sec

Boîte de vitesses : à cinq

rapports

Secondaire : arbre et cardan

PARTIE CYCLE :

Cadre : double berceau tubulaire

Suspension AV : fourche télescopique à air, déb. 141,5 mm

Suspension AR : amortisseurs hydrauliques + gaz, déb. 110 mm

Frein AV : double disque.

Frein AR : simple disque.

Pneus AV et AR :

120/90 × 18

CARACTERISTIQUES :

Longueur : 2 370 mm

Empattement : 1 565 mm

Garde au sol : 180 mm

Poids à sec : 250 kg

Réservoir : 24 l

Vitesse maxi : 160 km/h

Consommation moyenne :

8,5 l/100 km

Prix TTC : 30 850 F

BONUS

Tenue de route

Freinage

Couple moteur

Confort

Esthétique originale

MALUS

Maniabilité

Vibrations

Consommation

UNE TENUE DE ROUTE ENFIN SAIN

La California a su simultanément améliorer son comportement routier, et on ne peut que s'en féliciter dans la mesure où la 850 pouvait être presque considérée comme un engin dangereux. Pour obtenir une tenue de route saine,

mer ses défauts les plus caractéristiques, force est de conclure qu'elle a acquis l'homogénéité qui lui manquait. Enfin, grâce à l'effort de l'importateur, elle est maintenant compétitive puisqu'elle est commercialisée 30 850 F. Mais au-delà de cette homogénéité, il serait temps pour l'usine italienne de moderniser le V twin, techniquement dépassé, et de concevoir des transmissions plus onctueuses. □

