

la vie de LA MOTO

L'actualité de la moto de collection

www.lva-moto.fr

N° 896 • 15 septembre 2016

VOS MANIFESTATIONS JUSQU'AU 1^{er} OCTOBRE P. 28

L'assurance
de vos
passions

DEVIS IMMÉDIAT
01 42 46 52 53

92 rue de Richelieu 75002

PARIS - LYON - VALENTIGNEY

www.iccassurances.fr
RCS Paris 852 044 249
Ordonnance n° 07 000 004
www.ortas.fr

ICC ca
assura

MOTOS SWI

Le retour attendu



CONSEILS D'ACHAT > À LA LOUPE

Moto Guzzi 1000 California 2

(1982-1987) Mieux conçue pour les grands parcours que sa petite sœur 850 (LVM 636), confortable, cette GT associe une partie-cycle à l'italienne à une esthétique "à l'américaine". Elle est aujourd'hui plutôt recherchée.

Par C. Ganne.

Les points à surveiller

Celui qui achète une 1000 California 2 fait le choix judicieux de rouler sur une vraie classique qui se débrouille bien dans le trafic moderne. Mais il faut l'acheter restaurée ou toujours entretenue par ses propriétaires avec preuves de L'ENTRETIEN par un pro. En effet, lorsqu'on doit désaccoupler le moteur et la boîte sur une Calif', ce n'est pas comme sortir du cadre un 125 mono. Par conséquent, l'ensemble moteur-boîte-pont doit être en excellent état... à moins de vouloir se lancer dans des dépenses ruineuses. On se méfiera également des motos qui ont peu roulé et qui sont stockées depuis quinze ans. Après quelque temps, les fuites se multiplieront assurément, les élastomères ayant vieilli. Et pour un joint à 5 €, la facture risque d'être lourde. Enfin, fuir les "bitzas" et ne tolérer qu'une California absolument d'origine car elle perd beaucoup de valeur lorsqu'elle est transformée.



La fiabilité du HAUT MOTEUR est incontestable mais les cylindres en Nikasil interdisent tout réalésage. Le montage de l'allumage électronique est un plus mais interdit toute intervention de panne, alors qu'on peut toujours bricoler des rupteurs. Des professionnels suggèrent de garder les vis platines pour monter un arbre à cames spécifique, de faire alléger le vilebrequin moteur afin de donner un peu plus de puissance sans compromettre la so-

Certaines innovations techniques (des modèles Guzzi de cette génération) laissent ici perplexes. Ainsi, il en va de la FOURCHE à la fois téléhydraulique et oléopneumatique, qu'on peut donc charger en air. Mais que la fourche soit "gonflée" ou pas, la différence n'est pas sensible. Quant au diamètre des tubes (34,74 mm), il est insuffisant sur une moto de ce poids.

L'état du PONT et de la transmission est à vérifier. Des vibrations au niveau du repose-pieds et/ou des "ronflements" peuvent indiquer roulement, couple cardan et/ou cardan à revoir. Un dépôt d'huile sur le carter moteur au niveau de la boîte n'est pas forcément inquiétant au vu des vapeurs dégagées par les reniflard-

1980. La 850 California, cousine de la T3, se vend moins bien malgré ses qualités routières. Bien qu'elle ne soit pas directement concurrencée par les customs japonais, le modèle commence à dater.

1981. Le modèle 1000 California 2 est présenté au Salon de Milan et apparaît comme plus costus que l'ancien. On augmente la cylindrée grâce au 1000 déjà adopté sur la Convert, la SP ou la GS. Mais le groupe thermique possède des formes plus carrées inspirées en cela des petits blocs V35 et V50. La carrosserie est complètement redessinée avec une inspiration américaine qui lui sied bien. Le réservoir élargi et les magnifiques

garde-boue aux flancs chromés font grand effet. Et que dire de la selle, un véritable trône à presque deux étages, ce qui permet au passager de ne pas avoir son champ de vision gêné par le casque du pilote. Le grand pare-brise possède des joncs chromés, de même que les caches latéraux sur leur partie antérieure. Le tableau de bord est nouveau et des jantes à branches remplacent les belles jantes alu à rayons de la 850. Le cadre, lui, reste le même mais voit son bras oscillant rallongé.

1982. La California 2 est mise sur le marché et vaut la bagatelle de 30 850 F, ce qui correspond environ à dix mois de salaire ouvrier

de l'époque. L'essayeur de *Moto-Journal* juge que l'augmentation de cylindrée n'est pas un gadget et que le couple et les reprises sont bien améliorés, même si l'augmentation de puissance n'est que de 3 ch. On lui reproche son inertie moteur et la lenteur des passages de vitesses alors que ce caractère est parfaitement adapté au gabarit de l'engin qui reste malgré tout pataud à basse vitesse. Par contre, la consommation est en hausse par rapport à la version 850 T3. En résumé, une fois qu'on a compris le mode d'emploi pour la conduire, cette California 2 se révèle une reine de la route, faite pour les

longs périples et qui ne nécessite qu'un entretien réduit.

1987. La California 2 est en fin de production. Environ 10 000 exemplaires ont été vendus, ce qui n'est pas rien au vu du marché de niche qu'elle représentait. Malgré ses quelques défauts, elle n'a en général laissé que de bons souvenirs et représente le plein aboutissement du concept de la moto de police vendue aux particuliers. D'ailleurs, en Italie, la version "Polizia" était livrée à l'administration. La version California 3 sera un modèle à l'esthétique plus "custom".

UNE HISTOIRE AMÉRICAINE

John Berliner importe dans les 60's quelques marques italiennes dont Ducati, Moto Guzzi. Il arrive, grâce à son chiffre de ventes, à impulser une politique de développement aux marques qu'il représente. C'est ainsi qu'en 1971 naît la V7 750 California à moteur quatre vitesses, dérivant de la V7 Special et qui sera vendue à la police de plusieurs États américains. Ce modèle, produit à 994 exemplaires en 1971, sera remplacé par la V7 850 California, construite à 3 921 unités jusqu'en 1977.