

**TOUT CHAUD,
TOUT NOUVEAU !**

1000 GUZZI

Merci Jean - Michel d'avoir pensé à nous par ce galop d'essai, je pense que tous nos lecteurs vont en être très heureux. J'espère que ce petit "avant goût" donnera à d'autres motards l'envie de nous envoyer leur galop d'essai sur les dernières sorties uniquement, bien sûr. Millemercibeaucoup.

Salut à tous ! C'est à un galop d'essai original que je vous invite aujourd'hui : 300 km sur la toute nouvelle et pour l'instant unique en France, 1000 Guzzi California !

Imaginez mon émotion lorsque le concessionnaire Angevin, l'excellent M. Blanc, me demanda si je voulais bien ramener cette machine de Paris, afin de la présenter en exclusi-

vité au Salon de la Moto qui avait lieu quelques jours plus tard...

C'est ainsi qu'un matin, le casque à la main, je pris le train pour la capitale, sous l'œil étonné des voyageurs, qui dûrent croire que j'avais une cafetière à la place du ciboulot ! (note pour les puristes : c'est une expression vosgienne !).

A bon port

Après un voyage tranquille, me voici, plus tard, moelleusement avachi dans un taxi, un peu inquiet de ces effroyables embouteillages. Dire qu'il va falloir se lancer là-dedans au guidon de la "Calif" ; j'en suis malade ! Je me surprends à rêver de



CALIFORNIA

petits chemins à la campagne, au milieu de la verdure... Je reviens à la réalité à la porte de la Seudem. Déception : le sigle Moto-Guzzi, très discret, est caché au milieu d'un cohue de raisons sociales mystérieuses, n'ayant pas de rapports évidents avec la moto... Enfin, le principal c'est d'être à bon port, et c'est le cœur léger que je pénètre chez l'importateur, Monsieur Bacholle, pratiquant la moto 24 h sur 24, et grâce au bon vouloir de qui je vais être bientôt l'heureux pilote de cette machine exceptionnelle, ou du moins je l'espère... Merci à lui...

La Calif fait "U.S."

Après avoir réglé les problèmes d'assurance, me voici pénétrant à l'atelier où des mécanos s'activent autour de la bête. Je n'en crois pas mes yeux : quel coup de vieux prend la traditionnelle 850 que vous connaissez tous ! Il n'en reste guère plus que le réservoir, et encore, sa décoration a changé.

Incontestablement, les stylistes italiens ont dû être importés des Etats-Unis. La "Calif" fait bien plus U.S. qu'avant. Quelle gueule elle a... Elle en impose, c'est vraiment la machine joufflue, arrondie, à l'embonpoint bedonnant. Impossible de passer inaperçu à son guidon. Justement, parlons-en du guidon.

Description

Il faut le voir pour le croire. Il a la forme la plus "rétro" que j'ai jamais vue, et il confère une position reposante, ma foi très agréable. Le pare-brise a été remodelé, il protège les mains, et est orné d'une baguette chromée du plus bel effet. Le tableau

de bord a été repensé : compteur, compte-tours et voltmètre, plus quelques voyants très sobres, sans pour autant tomber dans le délirant du genre "témoin d'envie de faire pipi"

qui, de source sûre, est à l'étude chez Yamasuki... Les roues en alliage s'effacent sous deux garde-boues dignes (enfin) de ce nom, gigantesques pièces de métal deux-tons :



**TOUT CHAUD,
TOUT NOUVEAU !**

1000 GUZZI CALIFORNIA (fin)

chrome plus émail marron, le tout rehaussé de filets jaune et rouge : des splendeurs !

Réservoir et cache-latéraux sont assortis ; la selle noire et blanche est moelleuse et à deux étages. Les pots d'échappement chromés sont plus silencieux et plus gros qu'autrefois, et là-dessus se fixent deux valises dignes de ce nom, très logeables, pratiques et 100 % étanches, comme je le constaterai à l'arrivée.

Voilà donc une bonne recette pour faire d'une moto archi connue, un bijou vers lequel tous les regards se tournent.

Premiers pas

Et voici le moment fatidique : un coup de démarreur (un kick serait quand même le bienvenu pour l'hiver, aux éléphants, par exemple) et le gros twin s'ébroue sans se faire prier. Au fait, c'est aussi un nouveau moteur, traité Nigasil, et esthétiquement taillé à coup de serpe genre V50... (j'ai failli l'oublier).

Première, on avance lentement, et les marchepieds me surprennent ; par rapport à des repose-pieds traditionnels, il y a un coup à prendre : il faut lever la patte pour trouver le sélecteur double-branché, ou la maxipédale de freinage.

Mais c'est une question d'accoutumance, et je n'y penserai plus au



bout de quelques kilomètres... Pour le Guzziste que je suis, la maniabilité n'est pas surprenante, et je me fauille dans les embouteillages sans aucun problème.

Premières impressions

Au feu vert, un bon coup de gaz, et la moissonneuse-batteuse laisse tous ces quatre roues derrière. Avec un couple pareil, c'est normal, non ?

Par rapport à la 850, la puissance a fait un grand bond, c'est très net... Ce moteur a bien plus de tonus que l'ancien. Les sidescaristes apprécieront. Je rejoins l'autoroute sans encombre, on va voir maintenant ce que donne la bête à haute vitesse. Oh ! certes, nous sommes très loin de la puissance fabuleuse d'une 1000 aux yeux bridés, mais quand on fait 40.000 bornes par an, là n'est pas le but recherché ! La Calif atteint 180 comme une fleur, bien que l'équipement GT ne soit pas des plus aérodynamiques !!!

Le moteur ronronne de plaisir, et bien à l'abri derrière le plexi, je me prendrais presque pour un flic américain.

Les grandes courbes sont avalées sans ralentir, et il faut reconnaître qu'elle tient bien le pavé. Pas de louvolements suspects, la tenue de cap est parfaite. J'en connais qui tortilleraient allègrement du cul pour

bien moins que cela. Il n'y a pas à dire, le matériel européen, c'est idéal, hé, hé, hé !

Evidemment, il y aura toujours une mauvaise langue pour dire que l'embrayage est costaud, la boîte très dure, et qu'on est loin de l'onctuosité des marques "asiatiques"... Bof ! Motards, êtes-vous des femmellettes ?

Vous avez dit "freinage"... ô mon brave

Pour conclure, un petit mot au sujet du freinage. Alors là, les amis, vous pouvez vous accrocher, car le freinage intégral, dont je ne rappellerai pas ici le principe, c'est vraiment quelque chose. Vous ne trouverez pas une moto au monde capable de s'arrêter en si peu de mètres en toute sécurité. C'est à un tel point que l'on peut se demander si les autres motos ont des freins ! Ce n'est pas les gendarmes d'Angers qui me contredi-

ront. Aux épreuves de la "Moto de bronze", je leur en ai fait une démonstration magistrale, ils s'en rappelleront toute leur vie, les pauvres...

Papiers siouplait

A propos de gendarmes, en voilà deux qui me font signe de stopper, au péage du Mans. J'obtempère : "Papiers du véhicule". Je leur explique le comment du pourquoi de la chose. "Hé, venez tous voir, il n'y a qu'une comme celle-là". Du renfort m'entoure, et c'est un amical interrogatoire : "Qu'est-ce qu'elle a de mieux ?", "elle roule jusqu'à 90", "combien de chevaux ?", "c'est anglais ?". Bref, je ne repartirai qu'un bon quart d'heure après, en les laissant à leurs rêves : "ah, si j'étais jeune, j'aurais la même"...

La belle

est arrivée

La route jusqu'à Angers s'effectuera très prudemment sous un vrai déluge, ce qui me permettra de constater que le pare-brise protège efficacement de la pluie et de la boue. Et je rallierai enfin les Etablissements Mocyca, dynamiques concessionnaires de la marque, une douzaine de motards peu soucieux de la pluie attendent impatiemment de voir à quoi ressemble la belle... Le patron, Monsieur Blanc, offrira le champagne. Je le remercie, ici, de son extrême gentillesse, sa compétence, et le sérieux de sa maison. Croyez-en mes quinze ans d'expérience, on n'en trouve pas des comme lui tous les jours !

Voilà, il ne me reste plus qu'à saluer tous les motards, petits ou grands, japonais ou autres, sans discrimination de race ou de machines, et je vais repartir aussitôt sur ma G5 pour le RSCF de Mauron. Mais cela, c'est une autre histoire, je vous la raconterai plus tard...

Amitiés à toutes et à tous, sans oublier mes amis du Guzzi Club de France.

Nesticky Jean-Michel, 19, av. Winston Churchill, 49000 Angers.

FICHE TECHNIQUE

MARQUE : Guzzi.

Modèle : 1000 California II.

MOTEUR :

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

Distribution : tiges et culbuteurs, soupapes en tête, 2 par cylindre.

Cylindrée : 948,8 cm³.

Alésage x course : 88 x 78 mm.

Alimentation : 2 carburateurs Dell'Orto VHB T 30 C.

Lubrification : sous pression, carter humide.

ELECTRICITE :

Générateur : alternateur 14 volts 280 W.

Allumage : batterie-bobine.

Démarrage : électrique seulement.

TRANSMISSION :

Primaire : par engrenages, rapport 1,235 à taille hélicoïdale.

Embrayage : multidisque à sec.

Boîte de vitesses : 5 vitesses.

Transmission secondaire : par arbre à cardan, rapport 4,366.

PARTIE CYCLE :

Cadre : double berceau tubulaire.

Angle de chasse : 62°.

Chasse : 90 mm.

Suspension avant : fourche télescopique à air avec équilibreur, débattement : 141,5 mm.

Suspension arrière : bras oscillant, amortisseurs hydrauliques et gaz, débattement 110 mm.

Frein avant : double disque Brembo de 300 mm, la poignée de frein agit sur le disque arrière mais également sur le disque avant gauche.

Roues : en alliage léger.

Pneus : Pirelli, AV 120/90x80 ; AR 120/90x18.

DIMENSIONS :

Longueur hors-tout : 2.370 mm.

Largeur hors-tout : 890 mm.

Hauteur de selle : 890 mm.

Empattement : 1.565 mm.

Garde au sol : 180 mm.

Poids à sec : 250 kg (constructeur).

Contenance du réservoir d'essence : 23 litres.

Contenance du carter d'huile : 4 litres.

PRIX T.T.C. : 30.850 F.

COULEUR : noir et blanc avec filets jaune et rouge.

IMPORTATEUR : Seudem, 7, bd Ney, Paris. Tél. : 202.80.88 et 238.80.88