

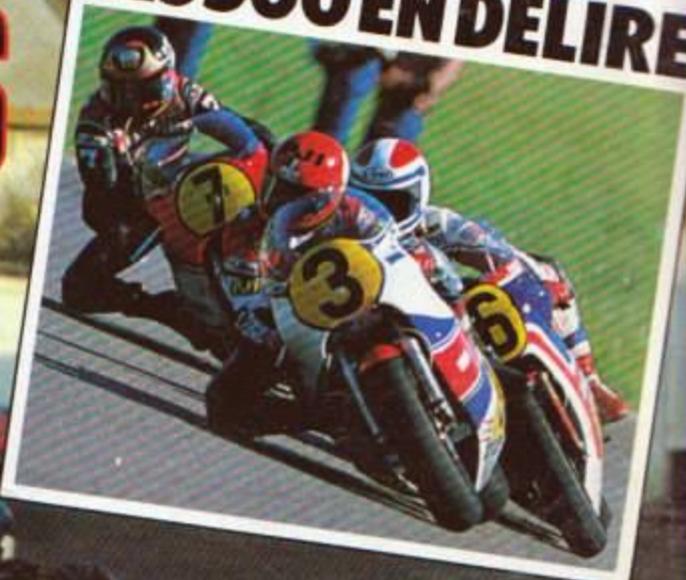
MOTO

JOURNAL

9F
N°550

2-4 AVRIL 24 HEURES DU MANS

ARGENTINE LES 500 EN DÉLIRE



ESSAI
80 AIM
ENDURO
GUZZI
CALIFORNIA II

ON A VOLÉ LA KAWA PERFORMANCE

1 AVRIL 1982
N°2042 350 9,00 F

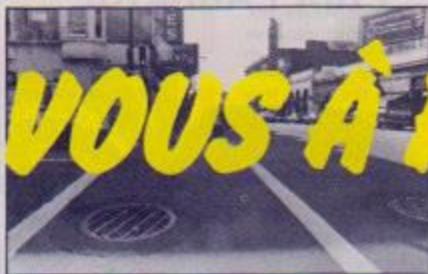
Essai

1000 Guzzi California II

ON A VOLÉ LA KAWA PRÉFÉRENCE...



RENDEZ-VOUS À FRISCO...



A soixante dix miles à l'heure, le caissard américain n'a plus un poil de sec. Il est déjà largement au-dessus de la limite de vitesse et un cop, un flic, peut surgir à tout moment sur sa grosse moto histoire de verbaliser. « You're too fast, brother ! » - Tu vas trop vite, mec — et si le malheureux automobiliste proteste, il obtient juste une augmentation du tarif de l'amende.

Juché sur ma Guzzi California, je me suis pris pour un flic américain le temps d'une séance de photos, et pour un routard à l'aise et confortable le temps d'une grande promenade. « Californie, t'as meilleure mine sur Sunset Boulevard », dit une chanson. California, t'as toujours bonne mine dès que la route est longue...

par N. Lefrançois
photos J.-P. Boulmé

En voyant rouler les 850 Guzzi California, j'avoue que je me posais la question de savoir quel pouvait être l'intérêt qui avait poussé un motard à acheter ce type de moto. Je trouvais la silhouette amusante, mais la machine donnait la désagréable impression de n'être qu'une pâle copie de Harley Davidson.

De plus, un mien ami possesseur de ce modèle m'avait avoué avoir exécuté avec celui-ci une figure pour le moins originale à moto, à savoir un looping !

Or quel meilleur moyen de juger si les choses ont ou non évolué que d'essayer le nouveau modèle California II doté d'un moteur de 1000 cm³.

Une moto déroutante

Il faut l'avouer, les premiers mètres au guidon de la bête sont déroutants : c'est long, large et lourd et la maniabilité à basse vitesse n'est pas un modèle du genre. Il faut également prendre l'habitude de poser les pieds à plat sur les véritables plateaux que

Bon sang, mais c'est bien sûr ! Les voilà les voleurs de la Kawasaki Performance. Je m'en vais leur dire un mot... Notez le jonc autour du pare-brise qui peut gêner ceux dont le regard tombe pile dessus.

représentent les marchepieds. Et puis, il y a aussi cet inoubliable sélecteur à double branche. La première est en bas, c'est-à-dire que vous la passez de la pointe du pied avec la branche avant du sélecteur, tandis que les autres rapports se passent avec le talon. Bien évidemment, il n'est nullement question de passer les vitesses à la volée, la boîte et le cardan s'y opposant vigoureusement. De ce fait, on adopte rapidement un style de conduite décontracté plus en rapport avec la personnalité et les possibilités de la Guzzi.

En ville, la moto démarre sur le couple et il n'est nul besoin de prendre plus de 5 000 tr/mn sur les intermédiaires pour qu'elle avance gentiment. De toute façon, au-dessus, on sent que le moteur n'apprécie pas à sa juste valeur le nombre de tours supplémentaires que vous aimeriez bien lui faire prendre ! Mais cela n'est pas très grave dans la mesure où le couple est là dès 2 000 tr/mn et jusqu'à 5 500 tr/mn. Cela vous permet de reprendre tranquillement en 5^e à 2 000 tr/mn sans devoir attendre 24 kilomètres que la moto reprenne des tours et

des chevaux. C'est d'ailleurs dans ce type d'utilisation qu'elle se révèle le plus agréable. Une fois que l'on a assimilé le principe, la California devient même très agréable. D'ailleurs un peu comme sur une BMW, la Guzzi se lève en première mais également à chaque passage de rapport. On conduit donc « décontracté » en utilisant le couple au maxi ; vous partez du carrefour, 1^{er}, 5 000 tr/mn, klouk, 2^e, 5 000 tr/mn, klouk, 3^e, 5 000 tr/mn, klouk, etc... C'est un type de conduite différent où tout est prévu et programmé. Avec la California, vous prenez votre temps pour tout ce que vous avez à faire. Les vitesses se montent en décomposant, elles se descendent d'ailleurs de la même manière. Le moteur prend ses tours régulièrement mais là aussi sans aucune précipitation. Il est vrai qu'à ce niveau, il est bien secondé par une poignée de gaz au tirage aussi long que la dernière journée d'école avant les vacances d'été.

Ce super freinage

En ce qui concerne le freinage, la California met moins de temps à s'arrêter qu'à accélérer, ce dont personne ne se plaindra. La procédure est la suivante : en cas de freinage normal vous utilisez simplement la pédale de

frein arrière qui agit sur le disque arrière et l'un des deux disques avant. La moto réagit d'ailleurs bizarrement en s'écrasant sur ses suspensions, un peu comme DS Citroën qui redescendrait de la position haute à la position normale. C'est inhabituel mais nullement dangereux. Si vous devez absolument vous arrêter dans les plus brefs délais histoire de ne pas rouler sur le malheureux grand-père qui traverse au vert sans regarder, vous utilisez le deuxième disque avant. Mais de toutes façons, vous ne m'auriez certainement pas attendu pour le faire, non ?

Une fois que l'on s'y est habitué, ce système procure une grande impression de sécurité. Il se révèle d'ailleurs d'une redoutable efficacité sous la pluie où il devient possible de freiner fort même sur l'angle sans craindre que le mastodonte ne vous échappe, l'une de ses deux roues se bloquant, et vous envoyant ainsi au tapis. Et pourtant, la California pèse ses 280 petits kilos tous pleins faits. Avis aux amateurs.

Pour bronzer intelligemment

Sur petites nationales ou sur autoroute, un léger flou dû au pare-brise et aux sacoches apparaît au-dessus de 160. C'est désa-

Surveillance de routine au pied des gratte-ciel : la Guzzi California allie le confort à la puissance dégagee par sa massa.







gréable, mais pas dangereux, jusqu'à preuve du contraire. En tous cas, c'est une très nette amélioration par rapport à la 850. Elle est due pour la quasi-totalité aux nouvelles suspensions avant et arrière, mais également à un bras oscillant rallongé de 8 cm. Ces trois éléments gommant la majorité des problèmes que posait le modèle précédent. Tout au plus ressent-on au-dessus de 160 un léger louvoiement de l'arrière comparable à ce que peut également faire un 100 RT BMW équipé de ses sacoches. En fait on a l'impression d'avoir affaire à une danseuse balinaise spécialisée dans la danse du ventre et qui s'échaufferait par quelques ondulations préparatoires.

En grandes courbes, le problème est similaire et si la machine reste saine jusqu'à la vitesse fatidique, les problèmes réapparaissent ensuite. Mais franchement, est-ce qu'avec vos sacoches, votre passagère et vos petites affaires pour la balade, vous allez vous amuser à prendre des grandes courbes à 160 km/h matin, midi et soir ? Non, en fait ce qui manque à cette Guzzi, c'est le soleil légèrement absent de nos douces régions ces derniers temps. La California, comme son nom l'indique sans ambiguïté, c'est l'Amérique à moto. Et là-bas, moto ou pas, c'est limité à 90 sur les autoroutes. Même en Californie. Alors dès qu'il fait soleil vous bronzez super-relax derrière votre pare-brise à 3 000 tr/mn de croisière et vous êtes le roi du Monde. Sans le souci de remettre de temps en temps de l'essence, vous pourriez ainsi rouler jusqu'au jugement dernier.

Mais si d'aventure, sur une petite départementale ou une nationale « viroleuse » l'envie soudaine d'attaquer un peu vous prend, la California, sans se transformer en bête de cirque, se prête avec bonne volonté à cet exercice. En effet, la garde au sol n'est pas ridicule et la tenue de route très saine alliée au freinage intégral permet pas mal de choses. Là où une Goldwing DX passe en ferrailant sur les pots, la Guzzi enroule sans problèmes. Non mais tout de même, on a affaire à une italienne et bon sang ne saurait mentir.

L'esprit et la bête...

En fait, cette California est sympathique une fois que l'on a saisi l'esprit qui a présidé à sa conception. La lourdeur se transforme en majesté et les dimensions peu ordinaires rappellent que l'on a affaire à une machine différente des autres qui se conduit à la manière de..., à la manière d'un..., oui c'est ça, à la manière d'un flic américain. D'ailleurs, on a essayé pour voir, et je peux vous assurer que le plus cool des babas s'assimile tout à fait, et à la vitesse de l'éclair, au personnage. Même l'automobiliste moyen lève le pied en vous voyant ainsi équipé sur une telle machine, le tout agrémenté d'une réflexion style « c'est pas un flic français, ce me semble, mais c'est un flic. Et un flic est un flic... etc. »

Dans ce créneau de motos qu'il faut con-

Les sacoches façon Krauser permettant d'emmagasiner pas mal de choses. La porte-bagages très pratique n'attend qu'un top-case. Le grand guidon corne de vache donne une position idéale pour rouler loin et sans fatigue. La California fait partie des vraies grandes routières, avec le meilleur freinage de toutes.

Si le pilote est toujours confortable, le passager souffre parfois car l'inclinaison de la selle, bien visible sur cette photo, a tendance à le faire glisser vers l'avant. Sinon il a de la place lui aussi.

naître pour bien utiliser et avec laquelle on se fait extrêmement plaisir même sans dépasser 60 km/h si l'envie nous en prend, la Guzzi California s'avère sans véritable concurrente. Elle satisfera tous les amoureux de conduite cool mais désirant une moto possédant une silhouette et une personnalité sortant de l'ordinaire. Elle fera craquer tous ceux qui auraient bien aimé être flics mais du

côté de Los Angeles plutôt que vers la Garenne Bezons. Quant à ceux qui ne rêvent que de zones rouges, freinages limite, genoux frottant par terre et roues arrière à n'en plus finir, la California ne leur est surtout pas destinée. Mais comme dit le proverbe « ce qui fait le malheur des uns fait le bonheur des autres ». Vous avouerais-je qu'elle a fait le mien le temps d'un essai ?

ESSAI EN BREF

PRESENTATION

Finition : moins triste que son aînée la 850 mais manque encore un peu de couleurs. Les chromes paraissent de meilleure qualité ce qui n'est pas un mal puisque on en trouve tout au long de la moto, du garde-boue avant au garde-boue arrière en passant par le porte-bagages et autres babioles.

Esthétique : très réussie, dans le genre réplique exacte - de - moto - de - flic - américain - qui - ne - passe - pas - inaperçue - dans - la - rue. La selle monstrueuse, les garde-boue généreux et le porte-bagages camionnesque attirent l'œil et même parfois l'envie des passants.

Instrumentation : assez complète avec voltmètre, compteur, compte-tours, totalisateur journalier et les témoins de phare, code, huile, charge et point mort. Malgré tout, l'ensemble ne donne pas une extraordinaire impression de qualité et la feuille de plastique translucide donnant leur couleur aux voyants commençait à se décoller et à glisser vers 4 000 km. Autre problème, le témoin de point mort s'allume alors que la boîte n'est pas au point mort ! Rétros : montés sur le grand, haut et large guidon, ils sont bizarrement orientés la pointe vers l'intérieur. Encore plus bizarre, on voit parfaitement bien dedans, et ce à tous les régimes. **Clignotants** : montés bien rigides au bout de tiges longues comme des jours sans pain. Gare à la casse et aux vibrations.

Commodos : typiquement italiens. Il y a toutes les couleurs de l'arc-en-ciel, vert, rouge, jaune, orange. Un seul minuscule bouton pour le klaxon et l'appel de phare et le bouton de clignotants se manœuvrent avec l'index !

Antivol : sur la colonne de direction. D'accès moyen, il nécessite une clé différente de celle du contact.

Béquilles : une latérale longue, basse et chromée comme sur les Norton de la bonne époque. La centrale est robuste et stable mais demande malgré tout une certaine poigne pour monter ses presque trois quintaux dessus.

Outils : italien, c'est-à-dire de meilleure qualité que sur les machines japonaises mais ce n'est pas encore le foisonnement. Il se trouve sous la selle sensée fermée à clé, juste à portée de mains d'emprunteurs occasionnels.

Essence : trappe symbolique au-dessus du bouchon et fermant à clé. Comme il se doit, le bouchon fuit. Il y a deux robinets, mais on peut n'en utiliser qu'un seul.

Bagages : aucun problème grâce aux sacoches volumineuses et étanches qui s'apparentent aux Krauser. Ne pas oublier le bon gros porte-bagages qui permet à la limite d'emmener sa belle-mère.

Klaxon : double et puissant.

Starter : sur le côté gauche de la moto, au-dessus du cylindre.

Niveau d'huile : accès aisé, mais obligation de dévisser un énorme écrou pour sortir la jauge ce qui n'est guère pratique. Pas de regard.

CONFORT

Duo : selle large et longue avec barre de maintien en faisant le tour à l'arrière. Mais l'inclinaison et le revêtement projettent sans arrêt le passager dans le dos du pilote. Les repose-pieds sont bien implantés et non réglables. Malgré tout, « embarquer » à bord, une fois les sacoches en place demande des dons certains de contorsionniste.

Repose-pieds : pour une fois ils portent parfaitement leur nom puisque au lieu d'une malheureuse tige d'acier recouverte de caoutchouc on a affaire à deux véritables plate-formes largement dimensionnées et recouvertes de caoutchouc antidérapant.

Leur taille permettra même à ceux qui chaussent du 50 ou plus de trouver leurs aises !

Guidon : relevé, haut et large. Il est d'une forme tout à fait particulière façon spaghetti mais procure une position façon sénateur pas désagréable.

Selle : ferme, mais confortable et spacieuse.

Suspensions : fourche avant à huile plus air possède un équilibreur de pression. Se révèle adaptée à l'usage que l'on en attend. Les amortisseurs arrière sont réglables en précontrainte des ressorts, en pression d'air et en hydraulique. Ça paraît compliqué mais le progrès en tenue de route est sensible par rapport à la 850.

Position : les pieds bien à plat sur les marches-pieds, les bras légèrement fléchis presque à l'horizontale, bien calés sur la selle type Harley, vous êtes le roi du monde.

Vibrations : au démarrage, où la moto s'ébroue et vers 5 000 tr/mn

Bruit : échappement sympathique, surtout au rétrogradage. Bruits mécaniques au niveau de l'embrayage, de la boîte, des culbus, et du cardan !

Hauteur de selle : moyenne mais selle assez large.

Carénage : le pare-bris protège parfaitement. On peut quasiment rouler avec un casque jet sans lunettes ou un intégral visière ouverte. Les grands et les petits trouveront le parfait bonheur, quant aux moyens, le jonc chromé qui fait le tour complet du pare-bris tombe pile au niveau des yeux. Moralité soit vous faites le dos rond soit des extensions !

Commandes : embrayage viril, en ville le poignet gauche manifeste rapidement sa désapprobation. Le reste est convenable.

MOTEUR

Démarrage : simple, bien que le démarreur semble hésiter durant une fraction de seconde. On peut enlever le starter au bout d'une vingtaine de secondes.

Puissance/performance : plus puissant que le 850 mais malgré tout, ça n'est pas un monstre, loin s'en faut.

Couple/reprise : couple de tracteur à bas régimes permet d'enrouler sur les rapports supérieurs.

Souplesse : elle se comporte comme deux monos 500 accouplés, c'est tout dire.

Montées en régime : vous pouvez compter chaque coup de piston. L'ensemble avance mais ne vous arrachera jamais le guidon des mains.

TRANSMISSION

Embrayage : dur et manquant de progressivité.

Boîte : dure et bruyante, elle nous gratifie de puissants « klonk » à chaque passage de rapport.

Secondaire : cardan bien sec, manquant quelque peu de douceur.

QUALITES ROUTIERES

Tenue de route : excellente tant que l'on utilise la moto pour l'usage prévu. Elle devient floue au-dessus de 160 km/h et déteste comme beaucoup d'autres les rainures de l'autoroute.

Suspension avant : ferme mais efficace.

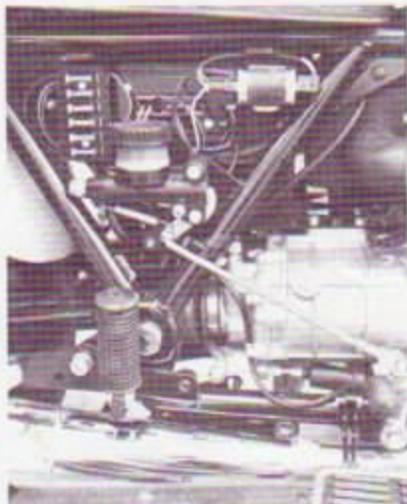
Maniabilité : un peu camionnesque à basse vitesse mais finalement elle se comporte bien vu sa longueur et son poids.

SECURITE

Frein avant : à n'utiliser qu'en dernier recours puisqu'il ne commande qu'un seul des deux disques avant.

Frein arrière : selon la formule brevetée par Guzzi, la pédale de frein agit sur le disque arrière mais également sur un des disques avant.

Eclairage : dans la bonne moyenne, et de toute façon suffisant.



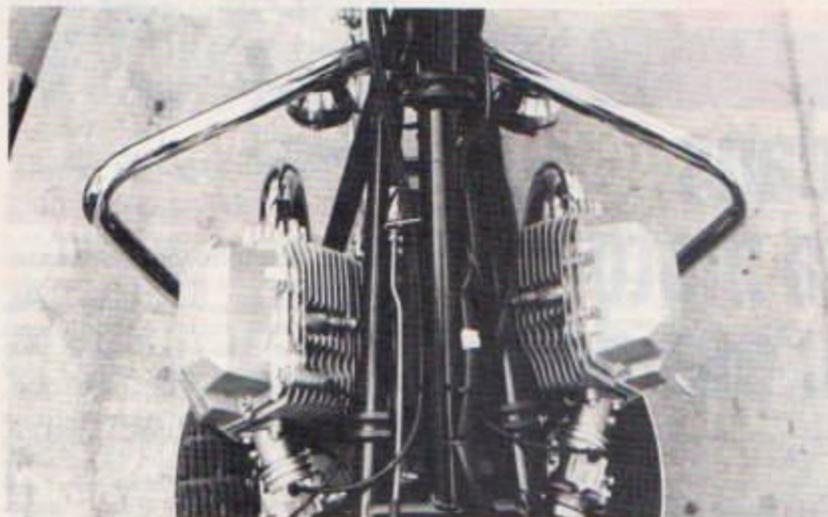
Le cache latéral droit abrite le maître-cylindre du système de freinage intégral qui commande un disque avant et le disque arrière.



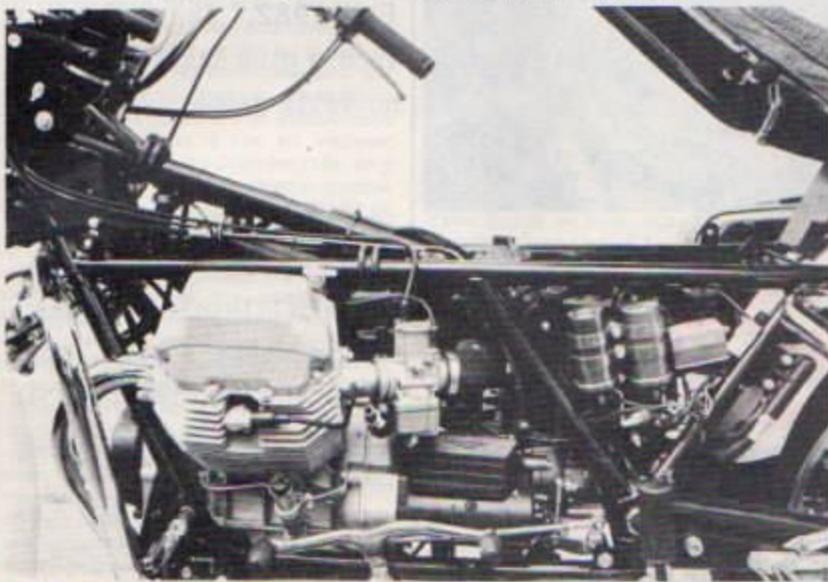
La fourche est à la fois à huile et à air, c'est maintenant classique et elle possède un système pour équilibrer les pressions. Le garde-boue deux tons a pris une tronche bien américaine. Les disques avant eux sont très efficaces, commandés l'un à la poignée l'autre à la pédale de frein.

Les amortisseurs arrière remplissent parfaitement leur rôle. Ils sont comme la fourche, à huile et à air, et donc réglables, aussi bien en pression d'air qu'en pré-contrainte du ressort.



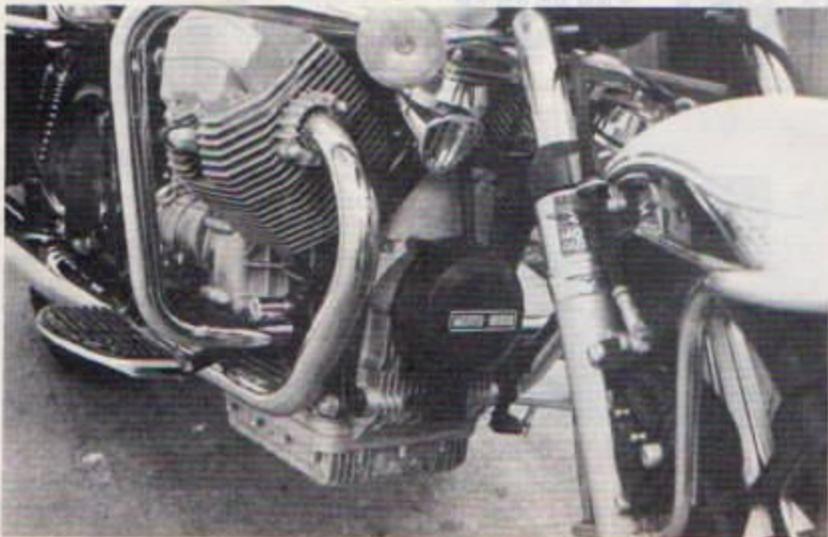


Le moteur est celui de la B50 Le Mans III nettement mieux que l'ancien B50 des premières California. Le starter hélas est toujours à côté du cylindre gauche. On trouve un nouveau boîtier de filtre à air.



La selle se soulève et donne accès au système électrique. Le cadre reste un modèle du genre cher à Guzzi et dont la réputation n'est plus à faire.

Vue frontale du moteur avec le petit boîtier d'allumage qui n'est pas encore électronique et les deux avertisseurs puissants.



MILLE MERCI A :

El Paso Booty, 79, rue St-Denis, 75001 Paris, Tél. : 233.42.07 qui nous a fourni une bonne partie de l'équipement du flic américain et notamment une paire de bottes Chipawa en cuir noir avec renforts acier au bout et au talon, à 780 F; un pantalon en cuir noir de marque Schott à 1100 F et un perfecto de marque Schott à col amovible à 1500 F; Universal Arms, 3, bd Voltaire, 75011 Paris, Tél. : 700.27.85 qui nous a prêté le complet indispensable à tout uniforme de flic qui se respecte, à savoir le ceinturon, la matraque (à gaz !), les menottes et leur étui, ainsi que le Holster et le pistolet
Option 1, 8, bd Richard-Lenoir, 75011 Paris, Tél. : 806.26.64 qui nous a fourni l'indispensable couvre-chef US à 490 F.

FICHE TECHNIQUE

Marque : Guzzi
Modèle : 1000 California II
Prix TTC : 30 850 F
Couleur : noir et blanc avec filets jaune et rouge.
Importateur : Seudern, 7 bd Ney, Paris, Tél. : 202.80.88 et 238.80.88.
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
Rapport volumétrique : 9,2 à 1
Puissance maxi/régime : 65,4 ch à 6 700 tr/min
Couple maxi-régime : 7,66 mkg à 5 200 tr/min
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
Rapport :
1.14x28 (2) 37,5 %
2.18x25 (1,388) 54 %
3.21 x 22 (1,047) 71 %
4.23x20 (0,869) 86 %
5.28x21 (0,750) 100 %
Transmission secondaire : par arbre et 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. 120/90 X 80 : ar. 120/90 X 18
DIMENSIONS, POIDS, CONTENANCES
Longueur hors-tout : 2 370 mm
Largeur hors-tout : 890 mm
Hauteur de selle : 890 mm
Empatement : 1565 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