

# MOTO GUZZI CALIFORNIA



## Le bon plan en occasion ?

P. 22

### ROULE-TOUJOURS

La Triumph 500 Daytona  
de Jude

P. 32



### RAID LAVERDA EN 1971

Du sud au nord  
des Amériques

P. 54



### HONDA 175 MONO "TASSET"

Un double-arbre qui prend  
10 000 tr/min

P. 40



EDITIONS



F. 5,20 C. / BEL/LUX. 5,70 C. / DOM. 6,20 C. / CH. 9,60 FS  
CAN. 9,99 A.C. - ESP/ITA/POR CONF. 6,70 C.  
M. G.U.S. 9,90 A.P. / B.S.A. 11,55-2085

L 19655 - 298 - F. 5,20 € - RD



Moto Guzzi California à carburateurs

# L'italo-américaine

En bientôt un demi-siècle d'existence, la Calif' est devenue un modèle incontournable de Moto Guzzi, un véritable étendard de la gamme. Pourtant, les modèles à cadres "Tonti" nés au milieu des années 70 continuent de s'échanger à des tarifs très raisonnables...

PAR MICHEL COTTEREAU



# abordable



## GUZZI CALIFORNIA

### POUR

Conduite relax  
Moteur vivant  
Freinage rassurant  
Entretien facile  
(cardan)

### CONTRE

Agrément  
à grande vitesse  
Position  
de conduite typée  
Puissance  
moteur limitée  
Finition perfectible



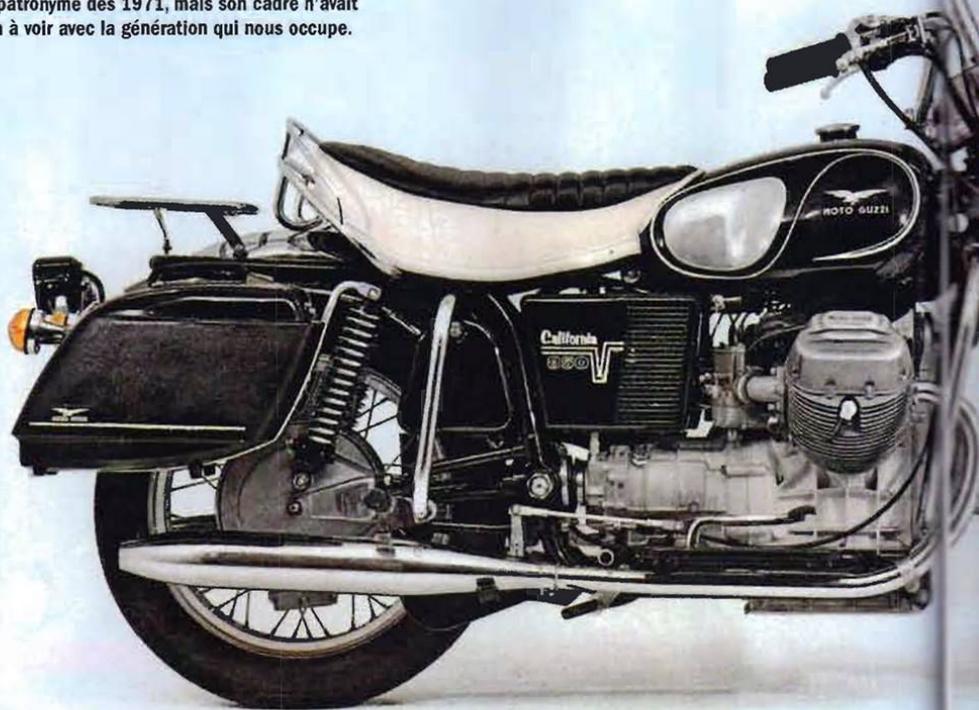
**D**epuis quelques années, les Guzzi "classiques" de la branche sportive (V7 Sport, 750 S3, 850 Le Mans) ne cessent de voir

leur valeur progresser en collection. Mais cette tendance à la hausse ne s'étend ni aux modèles tourisme (type 1000 SP), ni aux versions successives de la mythique California. Ces dernières restent donc un excellent moyen de goûter aux charmes du V-twin transalpin à moindre coût.

Quand, en 1972, la marque de Mandello a répondu à un appel d'offres pour équiper la police de Los Angeles, la California 850 GT a initié l'alliance parfaite entre accessoires américains et caractère italien. Ainsi reçut-elle un équipement spécifique au goût US : grand guidon, marchepieds, selle double à arceau de maintien chromé, pare-brise, sélecteur double-branche, pare-chutes, etc.

Trois ans plus tard, en 1975, le modèle atteint son âge adulte quand il hérite de la partie-cycle de la nouvelle 850 T3 dont il reste étroitement dérivé, devenant la 850 T3 California. Ses valeurs d'olé-

Il y avait une Calif' avant la Calif ! En effet, la V850 GT California est la première de la marque à porter ce patronyme dès 1971, mais son cadre n'avait rien à voir avec la génération qui nous occupe.





MOTO GUZZI



Au fil des ans, l'instrumentation a progressé, comme en témoignent les différences entre le tableau de bord de la 850 T3 California (à gauche) et celui de la California III (ci-dessous).



Si la 850 T3 California conserve un alletage rond, dès la California II, il devient carré.



sage x course restent identiques à celles du modèle précédent (83 x 78 mm), mais tout le reste est différent. Désormais, le bicylindre aux carters renforcés est logé dans un cadre aux berceaux inférieurs démontables, apparu initialement sur la V7 Sport avant d'être généralisé à tous les V-twins Guzzi. Dans le même temps, la machine adopte un nouveau freinage à disques Brembo breveté par la marque et appelé "intégral". Avec ce système, la pédale de frein agit simultanément sur le disque avant gauche et le disque arrière, tandis que le traditionnel levier n'agit plus que sur le seul disque avant droit. Tenue de route et freinage deviennent de premier ordre. Reste un moteur qui s'assoit

au passage de la cinquième car la moto tire long, très long.

En vue de 1982, pour pallier cet inconvénient, la cylindrée est augmentée par accroissement de l'alésage (de 83 à 88 mm), ce qui profite à la puissance comme au couple. Ainsi naît la 1000 California II qui est aujourd'hui considérée comme la meilleure des California "classiques", celle dont la cote d'amour est la plus élevée. Sa partie-cycle hérite d'une colonne de direction plus haute et d'un bras oscillant rallongé procurant une meilleure stabilité. Esthétiquement, la Calif' II conserve le même réservoir (même s'il paraît redessiné avec sa nouvelle décoration à doubles-filets), mais

elle adopte une selle plus longue et des garde-boue enveloppants en partie chromés pour une allure plus majestueuse que jamais, surtout dans sa livrée blanche (la plus appréciée). Elle abandonne également les roues à rayons pour des jantes à branches (comme sur les dernières T3). Côté moteur, la disparition de l'ailetage rond des culasses/cylindres au profit d'un ailetage carré (à l'image de la 850 Le Mans III) s'accompagne d'une qualité de fabrication en hausse qui autorise des tolérances d'usinage plus faibles et une réduction des bruits mécaniques. Les cylindres ne sont plus chromés dur, mais traités Nickasyl. La machine bénéficie aussi d'un recyclage des vapeurs d'huile, nécessaire pour satisfaire les exigences du marché US, et d'un carter d'huile de plus grande contenance.

## Plus custom

En 1987, la California III hérite de la lourde tâche de lui succéder. Les fans de la marque saluent l'arrivée d'une fourche de 40 mm de diamètre et de disques avant flottants qui améliorent le feeling, mais nombreux sont ceux qui regrettent l'orientation custom du nouvel habillage (réservoir goutte d'eau, selle à double-étage) et la nouvelle instrumentation (compte-tours électronique peu fiable). La version à carénage intégral (CI) ne séduit pas davantage. Il faut pourtant s'y

## RECONNAÎTRE UNE CALIFORNIA



1975-1981

### 850 T3 California

C'est une 850 T3 avec un équipement spécifique qui sent bon l'Amérique : pare-brise, grand guidon, large selle bicolore noire et blanche, pare-chutes, marchepieds, porte-bagages et sacoches rigides.

À noter, les derniers modèles abandonnent leurs jantes rayonnées Borrani pour des roues en alliage. Disponible en noir avec filets blancs.

## FICHE TECHNIQUE

MOTO GUZZI	850 T3 CALIFORNIA	1000 CALIFORNIA II (1981)	1000 CALIFORNIA III (1993)
<b>MOTEUR</b>	Semi-bloc-moteur bicylindre en V longitudinal refroidi par air, à soupapes en tête commandées		
<b>Architecture</b>			
<b>Cyl. (alésage x course)</b>	844 cm <sup>3</sup> (83 x 78 mm)	948,8 cm <sup>3</sup> (88 x 78 mm)	948,8 cm <sup>3</sup> (88 x 78 mm)
<b>Rapport volumétrique</b>	9,5 à 1		9,2 à 1
<b>Puissance maxi</b>	53 ch à 7 000 tr/min	65 ch à 6700 tr/min	71 ch à 6 750 tr/min
<b>Couple maxi</b>	6,2 m.kg à 5 000 tr/min	7,5 m.kg à 5 200 tr/min	7,9 m.kg à 5 800 tr/min
<b>Allumage</b>	Batterie-bobine et rupteurs		Électronique
<b>Alimentation</b>	2 carburateurs Dell'Orto VHB Ø 30 mm		2 carburateurs Dell'Orto Ø 36 mm
<b>Graissage</b>	Sous pression par carter humide		Sous pression par carter humide
<b>Transmission primaire</b>	Incorporée à la boîte de vitesses par pignons à taille hélicoïdale		Incorporée à la boîte de vitesses par
<b>Embrayage</b>	Bi-disque à sec		Bi-disque à sec
<b>Mise en route</b>	Uniquement par démarreur		Uniquement par démarreur
<b>Boîte de vitesses</b>	Séparée à 5 rapports commandés par sélecteur double-branche au pied gauche		Séparée à 5 rapports commandés par
<b>Transmission secondaire</b>	Par arbre, cardan et couple conique		Par arbre, cardan et couple conique
<b>PARTIE-CYCLE</b>			
<b>Cadre</b>	Double-berceau tubulaire en acier avec partie inférieure démontable		Double-berceau tubulaire en acier
<b>Suspension avant</b>	Fourche télescopique hydraulique à cartouches / Oscillante		
<b>Frein avant</b>	Double-disque Ø 300 mm / disque Ø 242 mm, freinage intégral		Double-disque Ø 300 mm /
<b>Pneu avant / arrière</b>	3.50 x 18 / 4.10 x 18	110/90 x 18 / 120/90 x18	110/90 x 18 / 120/90 x18
<b>Capacité essence</b>	24 litres		25 litres
<b>Poids à sec</b>	216 kg	250 kg	250 kg
<b>Vitesse maximale</b>	180 km/h		180 km/h
<b>Production</b>	Env. 10 000 exemplaires		9 600 exemplaires
<b>Cote actuelle</b>	De 4 000 à 8 000 €		N.C.
<b>Dans Moto Légende n°</b>	6, 85, 103, 190, 265 et HS09	6, 85, 103, 190 et HS09	85, 103, 190 et HS09



**1982-1987**

**1000 California II**

Nouveau dessin plus anguleux des cylindres, culasses et des cache-culbuteurs. Selle plus longue, bras oscillant rallongé, garde-boues enveloppants en partie chromés, jantes à branches. Nouvelle décoration avec doubles-filets. Noir, rouge ou blanc.



**1987-1993**

**1000 California III**

Modèle d'inspiration plus custom : réservoir goutte d'eau et selle à double-étage. Fourche de 40 mm de diamètre (contre 35 précédemment). Nouvelle instrumentation. Carburateurs de 32 ou 36 mm selon motorisation. Nombreux coloris, certaines versions bicolores.

**1100 CALIFORNIA (1994)**

par tiges et culbuteurs

1064 cm<sup>3</sup> (92 x 80 mm)

9,5 à 1

75 ch à 6 400 tr/min

9,3 m.kg à 5 000 tr/min

Électronique

2 carburateurs Dell'Orto Ø 36 mm

Sous pression par carter humide

pignons à taille hélicoïdale

Bi-disque à sec

Uniquement par démarreur

sélecteur double-branche au pied gauche

Par arbre, cardan et couple conique

avec partie inférieure démontable

à 2 combinés réglables en précontrainte

disque Ø 270 mm, freinage intégral

110/90 x 18 / 140/80 x17

22,5 litres

245 kg

190 km/h

Env. 1 600 exemplaires

De 3 000 à 6000 €

42, 85, 103 et HS09



**1994-1997**

**1100 California**

Esthétique proche de la California III mais selle plus plate. Carburateurs de 36 mm, roue arrière de 17 pouces. Ces ultimes représentantes des Guzzi à carburateurs disparaissent en 1997.

## À PARTIR DE 1990

**1000 California III Classic**

Dans sa version Classic, la California III perd son pare-brise mais adopte de splendides roues rayonnées et une selle marron.



faire car la California III est là pour durer. À partir de 1990, la California IE adopte même une injection électronique (calculée sur celle de la Ducati 851) tandis que les modèles à carburateurs sont toujours commercialisés. Une déclinaison Classic fait son apparition, sans sacoches ni pare-brise... Mais avec des roues à rayons.

En 1992, une série limitée est équipée du

moteur de 71 ch de la SP3 (grosses soupapes, carburateurs de 36 mm) avant de devenir la monte plus ou moins standard l'année suivante (car certaines California III héritent carrément du moteur de la Le Mans IV).

L'usine cherche sans doute à épuiser ses stocks car la 1100 California prend le relais en 1994, à la faveur d'un nouvel accroisse-

ment de cylindrée (92 x 80 mm). Le style reste globalement identique, mais la selle passager plus plate autorise une meilleure assise, le cadre est renforcé pour encaisser le surplus de puissance et la roue arrière passe en 17 pouces, avec un pneu de 140 de large au lieu de 120. Finalement, une page se tourne en 1997 quand la version à carburateurs de cette Calif' 1100 quitte définitivement la scène pour laisser place à la California EV (Evolution), un modèle profondément remanié et cette fois uniquement disponible avec l'injection.

## LES PROFESSIONNELS

### La Boutique Italienne,

4000 route de Valréas, 84820 Visan, tél. 06 70 66 56 76.

[www.la-boutique-italienne.com](http://www.la-boutique-italienne.com)

(pièces uniquement)

### Reboot Guzzi Spares,

la Boucherie, La Ronde, 79380 La Forêt sur Sèvre, tél. 05 49 74 19 80.

[www.rebootguzzispares.com](http://www.rebootguzzispares.com)

(pièces d'occasion).

### Sepa,

17 rue Clément Ader, ZA de la Pépinière, 85500 Les Herbiers, tél. 02 51 91 07 22.

[www.sepamoto.com](http://www.sepamoto.com) (pièces uniquement).

### Descartes Moto,

rue Solange Grégoire, 37160 Civray-sur-Esves,

tél. 02 47 92 06 14.

[descartesmotos.com](http://descartesmotos.com)

### Languedoc Moto Renov,

Barnabé Ortéga, Sarrazou, 81230 Lacaune,

tél. 05 63 37 08 36.

[languedocmotorenov.com](http://languedocmotorenov.com)

### MotoBel',

1 rue Gambetta, 78600

Le Mesnil-le-Roi, tél. 06 47 56 45 85.

[www.motobel.fr](http://www.motobel.fr)

### GMB S.p.A,

via E.V Parodi, 57,

Mandello del Lario (Como), Italie,

tél. (00 39) 0341 709 111,

[www.motoguzzi.it](http://www.motoguzzi.it) (usine, musée).

### Luigi Stucchi,

route de Maggiana, 24,

23826 Mandello del Lario, Italie,

tél. (00 39) 0341 733 758,

[lgccompany.it/it](http://lgccompany.it/it) (pièces uniquement).

### Valpolini,

via Francesco Petrarca, 20,

23826 Mandello del Lario, Italie,

tél. (00 39) 0341 732 335, [www.valpolini.com/home-it](http://www.valpolini.com/home-it) (pièces uniquement).

### Stein-Dinse,

Brommer Weg 5, 31234

Edemissen/Ot. Wipshausen, Allemagne.

[www.stein-dinse.biz](http://www.stein-dinse.biz) (pièces uniquement).

## Voyager en California

Globalement, les sensations de conduite sont similaires d'une California à l'autre même si, évidemment, le modèle a progressé au fil des millésimes, en rigueur de comportement comme en finition.

Sous réserve d'une batterie bien chargée (pas de kick sur ces machines !), une pression sur le bouton du démarreur suffit à réveiller le V-twin dans un grondement aussi sourd que sympathique. Le premier contact est un peu déroutant avec les repose-pieds "plates-formes" et le sélecteur double-branché. On monte les rapports en claquant du talon tandis qu'il est nécessaire de lever tout le pied pour actionner la pédale de frein placée haut, même si un petit support sur la tige de la pédale

permet de reposer le talon en cas de freinages répétés.

La selle est confortable pour le pilote sur tous les modèles, mais pas pour le passager (trop courte sur la 850 Calif', trop en pente sur la Calif' III). Le grand guidon impose une position sénatoriale, les pieds posés bien en avant. À manœuvrer, la moto semble large, lourde, longue mais, avec son centre de gravité placé bas, elle fait preuve ensuite d'une maniabilité étonnante. C'est encore plus vrai sur le modèle initial qui dispose d'un bras oscillant plus court. En contrepartie, les versions suivantes affichent une meilleure tenue de cap à vitesse soutenue. La fourche, qui grossit en diamètre à partir de la Calif' III, améliore encore cette impression de stabilité.

## Cool attitude

Le moteur est agréable, à la fois souple et volontaire, plus pêchu au fil des millésimes. Sur les premières 850 cm<sup>3</sup>, le rapport final (7 x 33) se révèle beaucoup trop long et la moto a tendance à s'asseoir au passage de la cinquième. Les 1000 et 1100 qui restent fidèles à cette démultiplication la digèrent évidemment beaucoup mieux. Dans tous les cas, la California n'est cependant pas une reine du 400 mètres départ arrêté et son grand pare-brise induit des réactions à haute vitesse en raison de sa prise au vent. De fait, la Calif' invite à pratiquer la "cool attitude", à profiter de son confort (excellent sur routes bien revêtues, perfectible quand la chaussée se dégrade). À son guidon, on se détend, on regarde le paysage, on

## ENTREtenir UNE CALIFORNIA

**Les Guzzi traînent une réputation de motos sujettes à caprices qui n'est pas vraiment justifiée.** Le seul vrai point noir au quotidien, c'est le circuit électrique qui a longtemps été traité avec légèreté par la marque, même si la qualité a progressé au fil du temps (commodos par exemple). Pour prévenir les ennuis, vérifiez l'état des fils, l'oxydation des cosses et assurez-vous d'avoir des masses franches. Contrôlez aussi la charge car les éléments Bosch (alternateur, cellule redresseuse) ne sont pas d'une fiabilité à toute épreuve... comme sur les BMW contemporaines. Par ailleurs, les modèles les plus récents bénéficient du montage d'un démarreur Valéo à démultiplication interne qui rend les démarrages plus faciles... Sachez qu'il peut remplacer avantageusement le modèle Bosch antérieur. **Pour le reste, la finition assez sommaire (qualité de la peinture, chromes, plastiques d'habillage) nécessite d'être soigneux, d'entretenir et de graisser sa moto pour éviter la rouille.** Préférez un lavage doux (seau et éponge) à la haute pression des stations de nettoyage. Toutes les Calif' à carburateurs se distinguent par une poignée de gaz dure. Un guzziste averti monte des câbles de VTT avec gaines au téflon pour adoucir la commande. Il en prévoit aussi un jeu d'avance dans sa trousse à outils, avec en prime un câble de motoculteur monté avec un serre-câble pour remplacer celui de l'embrayage qui finit toujours par casser.

**En ce qui concerne la maintenance courante,** l'accessibilité mécanique est excellente, qu'il s'agisse du réglage des culbuteurs (simplissime par vis et contre-écrou) ou de la richesse des carburateurs.

**Le réglage des rupteurs,** au sein d'un boîtier logé entre les cylindres, est un peu plus énervant et incite à opter pour un allumage électronique afin de se libérer de cette corvée.

**Tous les 10 000 km,** il faut également déposer le carter d'huile inférieur (16 vis hexacaves !) pour remplacer le filtre à huile et nettoyer la crépine. C'est un peu long, mais cela autorise un excellent contrôle visuel des dépôts éventuels dans l'huile et cela permet aussi de contrôler l'état des coussinets de bielles et du maneton unique par simple dépose des quatre vis des capuchons de bielles.

**Le prix des pièces détachées a augmenté** ces dernières années, mais elles restent largement disponibles en neuf, et seuls quelques éléments d'accastillage peuvent poser problème. Des professionnels s'y consacrent, en France comme en Italie ou en Allemagne. Enfin, les nombreux éléments communs aux différents modèles de Guzzi d'une même période rendent l'offre de pièces d'occasion particulièrement fournie dans les petites annonces, papier ou Internet.

### A PARTIR DE 1988

**1000 California III CI**  
Cette version entièrement carénée de la California III ne remporta pas un gros succès auprès de la clientèle. Et pourtant, c'est une sacrée bouffeuse de kilomètres.



## CLUBS ET FORUMS EN LIGNE

**Les Amis Guzzistes :** [www.lesamisguzzistes.fr](http://www.lesamisguzzistes.fr)

**La Scuderia Guzzi :** [www.scuderiaquzzi.org](http://www.scuderiaquzzi.org)

**La Guzzithèque :** [www.guzzitek.org](http://www.guzzitek.org)

**Moto Guzzi Club de France :** [forum.motoguzziclub.fr](http://forum.motoguzziclub.fr)

**Club California International :** [www.californiainternationalclub.com](http://www.californiainternationalclub.com)

**Forum Moto Guzzi :** [guzzi.webemoi.com](http://guzzi.webemoi.com)

**Forum Guzzi.fr :** [www.forumguzzi.fr](http://www.forumguzzi.fr)



Quelle que soit sa génération ou sa cylindrée, une California est conçue pour rouler détendu, sans stress ni objectif de performance : c'est peut-être la moto idéale pour nos routes bientôt limitées à 80 km/h !

profite du couple de tracteur du V-twin et l'on éprouve une véritable sensation de sérénité, renforcée par la présence d'un freinage intégral surprenant d'efficacité. Grâce au freinage couplé avant/arrière à la pédale, il devient possible de ralentir en plein virage sans dévier de sa trajectoire et, en cas d'urgence, l'ajout du troisième disque Brembo commandé par le levier droit achève de rassurer. À partir de la California III, les disques avant semi-flottants améliorent encore le feeling de l'ensemble.

Sur toutes, en revanche, on retrouve le même défaut majeur, une boîte de vitesses d'un autre âge à la sélection lente, rugueuse et imprécise qui interdit les passages à la volée d'autant que l'embrayage à sec manque un poil de progressivité. Il faut dé-com-po-ser. Et le jour où vous ne trouverez jamais plus aucun faux point mort entre deux rapports... C'est que vous serez devenu "guzziste" ! ■

## ACHETER UNE CALIFORNIA

Une Guzzi California supporte sans broncher des kilométrages très élevés avec son bas-moteur surdimensionné, quasi-indestructible, et sa mécanique étudiée dans son ensemble pour être reconditionnée presque indéfiniment (emploi généralisé de paliers rapportés et de bagues en bronze). La chaîne de distribution située à l'avant du bloc se fait oublier si elle est équipée du bon modèle de tendeur de chaîne automatique. L'embrayage et la boîte sont également très durables et aucune intervention importante n'est à prévoir avant 100 000 km.

Cela signifie qu'à l'achat, plutôt que de vous fier aux chiffres inscrits sur le compteur, vous devez évaluer l'état d'usure générale de la machine convoitée et discuter des travaux déjà effectués (avec factures !) par l'ancien propriétaire pour ne pas être celui qui se retrouve avec une réfection complète à financer. Première enclenchée, évaluez d'abord le jeu à la roue arrière, mesuré

sur sa circonférence. Supérieur à 3-4 cm, il est révélateur d'un problème au niveau du pont, du cardan à double-croisillon ou, en dernier ressort, de l'amortisseur de transmission intégré à la boîte qui peut être cassé. En principe, la transmission par arbre et cardan se fait oublier longtemps, surtout depuis le montage au début des années 80 d'un cardan renforcé.

Au démarrage, l'état de la batterie est essentiel puisque la moto ne possède pas de kick.

**Lors de l'essai dynamique**, un fonctionnement par à-coups de l'embrayage trahit une usure de la noix d'embrayage. Restez à l'écoute des bruits suspects (ronflement de la boîte ou du pont, cognement dans le bas-moteur, claquements de pistons) et vérifiez l'absence de fumée bleue à l'échappement.

Une consommation d'huile signifie que le haut-moteur est à revoir (guides de soupapes, segments...).

Les cylindres chromés des T3 finissent par s'écailler, le traitement Nickasyl des versions suivantes s'avère beaucoup plus résistant.

Pour le reste, la machine doit se comporter sagement (fourche et bras oscillant bénéficient d'un montage sur roulements coniques) et freiner correctement (jetez un coup d'œil à l'usure des disques et aux durits d'origine qui gonflent !).

**Au retour, penchez-vous sous la moto.**

La petite fenêtre pratiquée au point de jonction entre carter de boîte et carter-moteur ne doit laisser échapper aucune goutte d'huile, révélatrice d'une fuite au joint spi de palier arrière ou de celui d'entrée de boîte... Ce qui vous conduirait à séparer moteur et cadre pour intervenir. À ce stade, il serait conseillé, a minima, de vérifier le serrage de l'écrou de sortie de boîte, de contrôler l'état de l'embrayage, voire de déposer la distribution et de sortir le vilebrequin pour nettoyer l'épurateur centrifuge logé dans le voile avant. La totale, quoi !