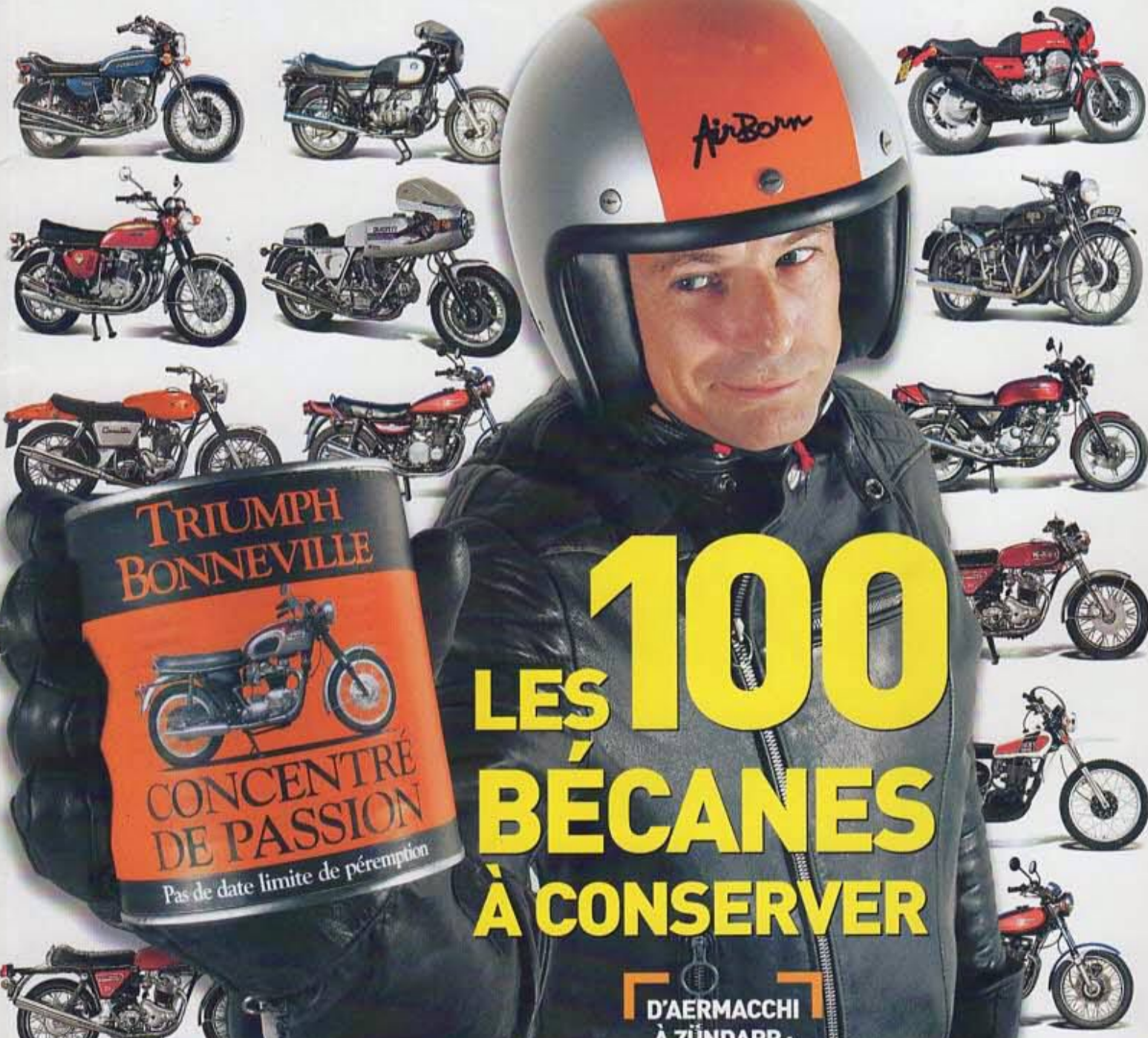


motolégende

HORS SÉRIE "100 BÉCANES"



LES 100 BÉCANES À CONSERVER

D'AERMACCHI
À ZÜNDAPP :
45 MARQUES,
7 PAYS,
132 PAGES

L'ESSENTIEL
DE CE QU'IL FAUT
SAVOIR AVANT
D'ACHETER 100
CLASSIQUES :
Des conseils d'achat,
un peu de technique,
la cote, les sensations...



EDITIONS **LF**

L 19043 - 1 H - F : 6,00 € - RD



F : 4 € (BEL : 4,70 €) / CAN : 10,00 \$ / GB : 10,00 £ / CH : 10,00 Sfr / DK : 25,00 kr / DDM : 4,00 €
ESP : 10,00 € / PORT : voir le / INDON : 80,00 Rp / ITALY : 10,00 €

MOTO GUZZI CALIFORNIA

Western spaghetti



Piero M. Carraro

Quelle que soit sa génération, une Guzzi California est une invitation au voyage. Ici, une 850 T3 de 1975 et une 1000 California III de 1992.

La California est certainement la Guzzi la plus vendue depuis 1972. Inspirée des Harley américaines, c'est une moto emblématique pour les amateurs de grand tourisme.

Plutôt que de traiter de la California, il vaut mieux parler "des California" puisque de 1972 à aujourd'hui, cinq générations de Calif' se sont succédées en 850, 1000, puis 1100 cm³, tout en gardant le même esprit.

À l'origine, la première California est une moto de flics, car Guzzi avait adapté sa V 850 GT pour la vendre à la police... californienne. Un grand guidon, une large selle bicolore, un pare-brise, d'immenses pare-chutes avant et arrière, une paire de sacoches rigides et un porte-bagages transformant la ligne de la V 850 GT de base : le style Chip (California Highway Patrol) est donné. Il ne changera pas, ou presque, pendant plus de 35 ans. Cette première Calif' est encore basée sur l'ancien cadre apparu sur la 700 V7 Special, mais tout change en 1975 avec

la sortie de la 850 T3 California, déclinaison à la sauce américaine de la nouvelle 850 T3. Cette fois, c'est le cadre apparu sur la V7 Sport qui est retenu. La tenue de route s'en trouve améliorée et le freinage est certainement ce qui fait de mieux à l'époque avec trois disques Brembo, et surtout une commande intégrale au pied qui agit sur le disque arrière et un disque avant. Ce système est depuis devenu la marque de fabrique de Guzzi, au même titre que le V-twin.

La California passe à 1000 cm³ en 1980 avec la sortie de la 1000 California II. Son nouveau moteur est immédiatement reconnaissable à son ailetage plus carré. Mais la partie-cycle n'est pas en reste avec l'adoption de roues en alliage coulé et un nouvel ensemble selle-réservoir.

À partir de 87, cette California II évolue en California III et California III IE, toujours en 1000 cm³, l'une à carburateurs, l'autre à injection. Ce nouveau mode d'alimentation



La V 850 GT a servi de base à la première California en 1972. Tous les ingrédients de la Calif' sont déjà présents et seul le freinage intégral à disques reste à venir.



La 1000 California II de 1982 voit la première augmentation de cylindrée. C'est aussi la Calif' qui inaugure l'ailetage "carré" du moteur.

gomme malheureusement une partie des bonnes sensations du gros V-twin culbuté. Côté partie-cycle, tout est nouveau, à commencer par le cadre et un habillage plus custom.

La dernière étape est franchie en 1994 avec la cylindrée qui passe à 1100 cm³ et toujours le choix entre carburus ou injection. Mais à partir de 1997, seules les versions injectées restent au catalogue. La Calif' est alors produite en de multiples versions plus ou moins heureuses.

Vous l'aurez compris, l'âge d'or de la Calif' va de la T3 de 1975 à la dernière 1000 California II de 1987.

Mais quel que soit le modèle, une California est une moto à part, un peu comme une Harley Electra Glide. C'est l'une des rares motos qui conjuguent à merveille position de conduite sénatoriale et comportement routier exemplaire, luxe américain et finition... italienne. Elles sont nombreuses à rouler encore.

Le seul problème sera d'en dénicher une avec un kilométrage raisonnable tant ces machines sont des bouffeuses de kilomètres. Bonne chance...

COTE

De 3 000
à 6 000 €
selon modèle
et état.

MOTO GUZZI 850 T3 1975

Moteur bicylindre en V longitudinal culbuté de 844 cm³. Démarreur électrique. 59 ch à 6 800 tr/min.

Boîte de vitesses à cinq rapports, sélecteur au pied gauche.

Transmission secondaire par arbre et couple conique.

Cadre double-berceau tubulaire en acier avec partie basse démontable. 225 kg à sec pour environ 180 km/h.



- Freinage intégral (sauf V 850 GT)
- Tenue de route
- Maniabilité



- Souvent gros kilométrage
- Prise en main déroutante
- Boîte lente