

# Moto revue

Essai 850 Guzzi California

Interviews : Ballington  
et Jacky Vimond

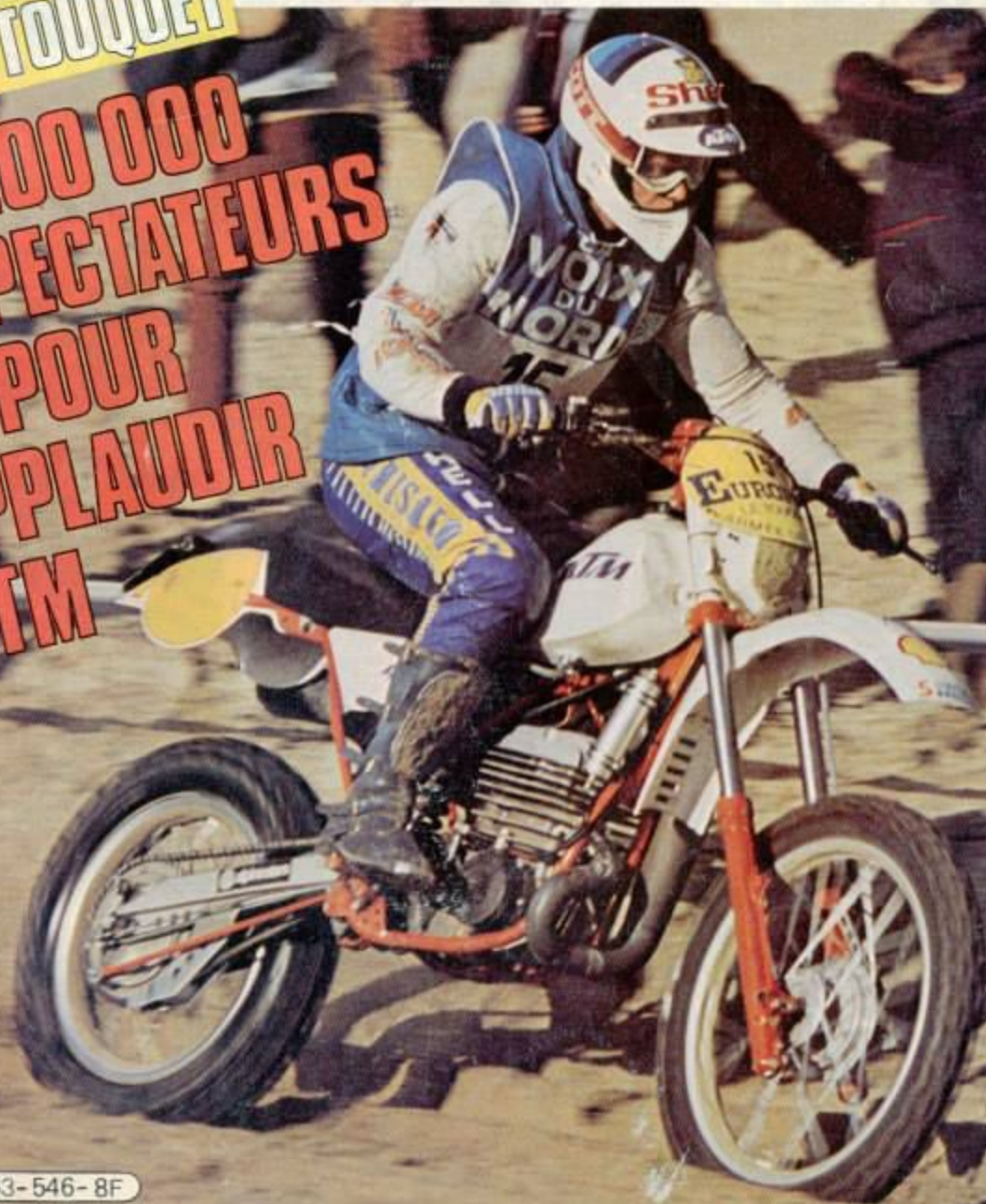
Décoration moto :  
visite chez Autographe  
et concours  
Nickel - Moto-Revue

Salon de la compétition  
de Paris

N° 2546 - jeudi 18 février 82-8 F - 60 fb - 4 fs

LE TOUQUET

200 000  
SPECTATEURS  
POUR  
APPLAUDIR  
KTM



M2163-546-8F



## UN PACHYDERME SEDUISANT ET SYMPA

Grâce à une nette amélioration de la finition et aux modifications apportées sur la partie-cycle et visant à un meilleur comportement routier, la Calif est devenue un monstre sympathique.

# ESSAI GUZZI CALIFORNIA II: LE WESTERN SPAGHETTI

Dans l'essai « De vous à nous » de la 850 Calif que j'avais réalisé en 1980 (MR n° 2471), j'avais souligné, tout en reconnaissant ses grands mérites, les carences et les défauts notoires d'un modèle qui avait accusé un coup de vieux face à la concurrence. Ainsi, l'italo-américaine péchait par son manque affligeant de finition et par un comportement routier plus que perfectible, à la limite du dangereux. Et voilà-ti-pas que la belle nous revient aujourd'hui radicalement transformée. Bien entendu, le bicylindre et sa transmission restent traditionnels mais le modèle a rajeuni en proposant quasiment tous les atouts qui lui faisaient si cruellement défaut. Outre son désir de bien faire, l'usine de Mandello del Lario a enfin montré qu'elle savait écouter, par notre biais, les doléances des utilisateurs. On ne bosse pas pour rien, c'est réconfortant.

### Pour quelques chromes de plus

Pour mieux comprendre les aspirations de la Calif et le créneau qu'elle vise ostensiblement, il serait peut-être temps de définir la moto américaine qu'elle incarne. Et tout d'abord qu'est-ce que la moto à l'américaine ? D'une part les choppers et les customs exclusivement destinés, ne vous y trompez pas, aux loisirs et aux sorties du week-end. D'autre part, les grosses routières, grassouillettes à souhait, aux formes volumineuses, hyper confortables, conçues principalement pour les grands voyages au long cours, capables d'avaler indéfiniment les kilomètres dans les meilleures conditions possibles. La Guzzi appartient sans aucun doute à la seconde catégorie dans laquelle, il faut bien l'avouer, il n'y a pas grande concurrence. Avec la Honda Gold Wing, elle est la seule moto qui puisse réellement



850 Guzzi California, « la Calif » comme l'appellent affectueusement les inconditionnels. Une moto qui continue d'évoluer, en bien d'ailleurs.

proposer cette vocation spécifique à laquelle correspond le brin de frime indispensable, typiquement californien.

Pour répondre à ce créneau, elle dispose déjà d'un atout fondamental : sa « gueule ». Avec son grand guidon chopperisé orné de superbes rétro, la traditionnelle selle bicolora, les mallettes arrières et les marche-pied, avec ses dimensions monstrueuses, elle inspire le respect et provoque l'admiration des amateurs et des néophytes. Car son charme rétro savamment dosé ne passe pas inaperçu en ville comme sur route.

A priori donc, la California II reste fidèle à l'ancienne 850. Mais elle apporte un « plus » très important, celui d'une finition enfin acceptable. Comme toutes les Guzzi de la série III, la Calif a bigrement soigné sa présentation et si j'insiste sur ce phénomène c'est parce qu'il constituait le défaut majeur du twin italien. La peinture est aujourd'hui de qualité ainsi que les chromes qui habillent la moto du protège-carter au nouveau garde-boue avant typiquement américain, style Harley. Ainsi, l'émaillage n'a plus tendance à

s'écailler, les chromes à se piquer prématurément. Au niveau de l'instrumentation, on peut signaler le même effort esthétique. La console, plus moderne, ne ressemble plus à un sapin de Noël et regroupe les indicateurs (dont voltmètre) et les témoins d'une façon claire et rationnelle. Simultanément, les comodos sont aujourd'hui plus pratiques. Enfin, les roues à rayons ont été troquées contre des roues en alliage léger à six branches, de belle facture tandis qu'on a adopté des mallettes de voyage fonctionnelles de grande contenance, de type Krauser, lesquelles ont été associées à un porte-bagages à priori plus solide. On ne se coince donc plus les doigts dans les fermetures des sacs et on n'a plus à les vider intégralement pour trouver un ustensile ! L'usine a également écouté nos critiques portant sur l'habillage noir et blanc, dur à porter, tristounet. Sur la California II, ils l'ont réhaussé en utilisant des liserés de couleur. Bref, pour quelques chromes de plus et des soins de détails, cette belle américaine est devenue, dans son genre, très séduisante.







## LE COMPORTEMENT

### Pour une poignée de centimètres cubes

Pour sa version II, la Calif a abandonné le bloc propulseur de 850 cm<sup>3</sup>, au profit de 1000 cm<sup>3</sup>. A priori, ces 150 cm<sup>3</sup> supplémentaires n'apportent rien de bien nouveau et il est vrai que le visage de la Calif ne s'est pas métamorphosé comme sous l'effet d'une baguette magique. Néanmoins, cet accroissement de la cylindrée reste important dans le cadre d'une évolution positive du modèle et des produits Guzzi en général. En effet, l'adoption du bloc 100 implique un dessin nouveau des culasses, lesquelles ont été modifiées pour assurer à la mécanique une fiabilité d'utilisation sans reproche. De même, la Calif a emprunté à la Le Mans III, la prise d'air, la chambre de tranquillisation et le boîtier de filtre à air, ainsi que le système d'échappement moins sonore et plus résistant à la corrosion.

Un petit coup de starter, toujours placé au-dessus du cylindre gauche, et le twin s'ébroue, poum-poum, comme en 40. A moins que le système de sécurité de la béquille latérale soit l'objet d'un faux contact !... En effet, il n'est pas possible de démarrer sans débrayer (1<sup>re</sup> sécurité) et sans que la latérale soit repliée (2<sup>e</sup> sécurité).







Or, il arrive qu'avec l'humidité, le second dispositif fasse des siennes. La Seudem compte tout bonnement le supprimer sur les machines qui seront prochainement commercialisées.

Grand départ vers le Sud par l'autoroute. A la première station service, je me suis aperçu qu'il m'était impossible de mettre le monstre sur sa centrale (sacoche chargée). Après le plein, j'ai donc fait appel à la fameuse latérale, hyper robuste et fiable, et quelle ne fut pas ma surprise en voyant l'essence dégouliner du réservoir : le bouchon n'était pas étanche ! Moralité : quand on ne possède pas les moyens physiques nécessaires à la mise en place de la béquille, mieux vaut ne pas faire remplir le réservoir à fond. Cela fait partie des tracas sans lesquels une italienne n'est plus une italienne.

Ceci étant, les avantages du 1000 cm<sup>3</sup> sont évidents. Déjà le conducteur bénéficie d'une puissance accrue puisqu'elle est passée de 53 à 64 ch DIN. Sur les longs parcours autoroutiers, le pilote peut donc apprécier une vitesse de croisière plus élevée que l'on peut maintenir indéfiniment dans la mesure où le V twin reste une mécanique dégonflée, donc extraordinairement fiable. La Calif a donc conservé ce caractère d'avalanche de bitume infatigable qui fait tout le charme de la moto à l'américaine. Sur l'autoroute du Sud, en descendant sur Marseille, j'ai copieusement exploité ce tempérament en croisant en permanence à 160 km/h compteur, ce qui donne un régime de 5200 tr/mn. C'est justement le cap où le couple se manifeste le plus généreusement et où... les vibrations, de faible fréquence, sont le plus sensibles. Sur les longs parcours, au fil des kilomètres, on sent des fourmis envahir la paume de la main droite qui finit par devenir complètement insensible. Impossible alors de trouver le zip de la fermeture éclair ou d'ouvrir son portemonnaie. Il s'avère que ces vibrations ne se signalent qu'entre 5000 et 5500 tr/mn et il aurait donc fallu que je roule à 140 ou à 180 km/h pour ne plus les sentir. Mais comme j'étais trop pressé pour rendre la main et que je ne voulais pas non plus solliciter le moteur (fin de rodage), j'ai dû faire avec !

Autre avantage : l'accroissement du couple. La Calif dispose d'une motricité étonnante que les routards vont pleinement apprécier sur nos petites routes de France. Si le couple maxi de 7,7 kgm se manifeste à 5500 tr/mn, il faut savoir qu'il s'élève à 7,5 kgm dès 3000 tr/mn ! En clair, cela signifie que le Guzzi est plus que jamais devenu un tracteur, au sens noble du terme. Ici, ce n'est pas la peine de chercher systématiquement à prendre des tours. A tous les régimes, dès 2000 tr/mn (6 kgm !), la bête arrache sans qu'il faille jouer du sélecteur. Elle a donc un tempérament idéal pour la balade tranquille et j'en ai pleinement profité sur les départementales de Provence et de l'Île-de-France. On peut enrouler, la fleur aux dents en sachant que le moteur, même sur le dernier rapport, répondra à la moindre sollicitation de la poignée de gaz. En outre, le 1000 cm<sup>3</sup> offre un nouveau punch. Les montées en régime s'effectuent plus en souplesse et sans que l'on note des à-coups de transmission ou que l'on entende un cliquetis des soupapes. Le V reprend plus bas et mieux que par le passé, avec un peu plus d'onctuosité. De plus le moteur est capable maintenant de prendre définitivement en charge une démultiplication finale qui tire long.

Tout comme l'ancienne version, la California II n'est pas un exemple de sobriété dès que l'on

dépasse les 110 km/h et ce, malgré la puissance modeste affichée par le pachyderme tranquille. Le grand faufilé est rapidement réparable et je peux vous le montrer du doigt : le saute-vent. Mieux fini que l'ancien, plus élégant, il reste planté sur la colonne de direction comme une sorte d'aérodynamisme. Pour vaincre cette résistance supplémentaire le twin doit forcer un peu plus et il se montre donc plus gourmand. En conduite normale, la moyenne se fixe à 8,5l/100 km, soit un bon litre de plus par rapport à une 1000 japonaise. En revanche, pendant cet essai, la consommation d'huile a été négligeable malgré la période de rodage.

Or donc, pour quelques centimètres cubes de plus, la Calif a gagné sensiblement en puissance, en couple et surtout en agrément de conduite et comme nous allons le voir, la partie-cycle a su proposer la même évolution. Seules, les transmissions laissent un goût étrange venu de... la préhistoire ! L'embrayage est toujours aussi musclé, la sélection aussi dure, le couple de renversement aussi sensible, notamment sur le mouillé au moment des rétrogradages. Heureusement qu'une Calif se conduit cool...

### Il était une fois Easy Rider

On peut le dire franchement, la 850 était un engin dangereux dès que le conducteur se mettait en tête de dépasser le 130 km/h ! Et même si à l'époque de l'essai longue durée, les fans de la marque m'avaient rétorqué que la belle n'avait pas été conçue pour une utilisation intensive, il fallait bien reconnaître que les grandes courbes n'étaient pas son domaine de prédilection, même sans chercher à forcer le destin... Avec la 850, il suffisait donc de virer le saute-vent pour neutraliser ces réactions inquiétantes. Mais une italienne sans pare-brise n'est plus vraiment une américaine. C'est pourquoi Guzzi a gardé cet accessoire, mais en prenant la précaution de modifier la partie-cycle en conséquence. Les pompes à vélo ont donc été avantageusement échangées contre des amortisseurs hydrauliques + air plus efficaces. Du coup, la Calif n'a plus la même allure : elle n'est plus assise sur son arrière train, façon hors-bord, elle s'est redressée. Simultanément, on a allongé le bras oscillant de 8 cm afin d'augmenter la stabilité de l'engin à vitesse de croisière élevée et dans les grandes courbes, qui peuvent se négocier plus sereinement. A leur approche, il n'est pas nécessaire de couper et de se cramponner au guidon, le mouchoir prêt à éponger les sueurs froides. Dorénavant, le monstre passe bien et sans que l'on note aucune velléité de la direction. Il fallait donc peu de chose pour que la California demeure fidèle à l'image de marque Guzzi. Bref, pendant mes différents périple, je n'ai pas eu à me plaindre de la bécane et de son comportement routier. Néanmoins, sur autoroute, des automobilistes sont venus me faire remarquer que la bête bougeait et que ça les impressionnait bigrement. En fait, il s'avère que la grosse transalpine reste sensible au vent latéral et que d'autre part le saute-vent provoque toujours autant de turbulences, lesquelles se traduisent par un dodelinement de la moto que le pilote ne perçoit absolument pas. A noter encore qu'en duo, ce léger mouvement droite-gauche disparaît comme par enchantement.

L'allongement du bras oscillant n'a en rien amélioré la maniabilité de la moto, bien au contraire. Très lourde (280 kg avec les pleins mais sans les bagages), dotée d'un fort empatte-

ment et d'une chasse non moins importante, la Calif n'est pas un engin que l'on déplace comme un solex. D'ailleurs, à basse allure, elle ne se déplace pas, elle manœuvre ! Quelle masse : gringalets s'abstenir. C'est une machine super, mais exclusivement destinée aux démonteurs et autres armoires à glaces. Quand la machine est chargée, il faut déjà être deux pour la béquiller sur la centrale. En agglomération, ce n'est pas l'allégresse non plus car il n'est pas possible de se glisser sur un filet de gaz entre les files de voitures. La Calif implique donc une conduite « virile » et il faut donc que vous sachiez qu'elle représente un comportement des plus camionnesque. Ceci dit, elle n'est de toute évidence pas faite pour les tracas des embouteillages. C'est une américaine qui préfère et de loin les grands espaces où elle offre un visage autrement efficace. Je vous l'ai déjà dit : pour les vacances paisibles avec Germaine, c'est l'idéal !

Car il ne faut pas oublier que la California est avant tout une moto du voyage, dûment équipée dans cette optique. Le réservoir peut accueillir une sacoche volumineuse tandis que les effets personnels de madame et monsieur peuvent largement trouver place dans les malles arrière, spacieuses, bien étudiées, élégantes. En traversant le Maconnais et le Lyonnais sous la pluie, j'ai pu aussi constater qu'elles étaient étanches : pas un brin d'humidité sur mes petites culottes. Par ailleurs, l'intérieur de ces malles est aménagé pour accueillir papiers et dossiers qui peuvent être répartis dans les logements. Le porte-bagages, pour sa part, semble prêt à supporter le matériel de camping.

Quand la moto est chargée, on peut compenser l'excédent de poids en rajoutant de la pression dans la fourche mais aussi dans les amortisseurs qui ne s'affaissent plus. Les suspensions deviennent donc plus dures, mais elle n'entame rien le confort en duo. La selle moelleuse et large fait près de 70 cm de long, c'est dire qu'elle peut accueillir deux fessiers les plus monstrueux ! Les pieds et jambes trouvent une excellente position pour affronter les longues étapes. Vraiment super ! En fait, le confort est bridé par quelques détails dont souffre le conducteur : les commandes sont dures, le passage des rapports viril, le manque de maniabilité est fatiguant, les fourmillements exaspérants, mais force est de conclure que, dans l'ensemble, cette moto baladeuse est une grande réussite pullman.

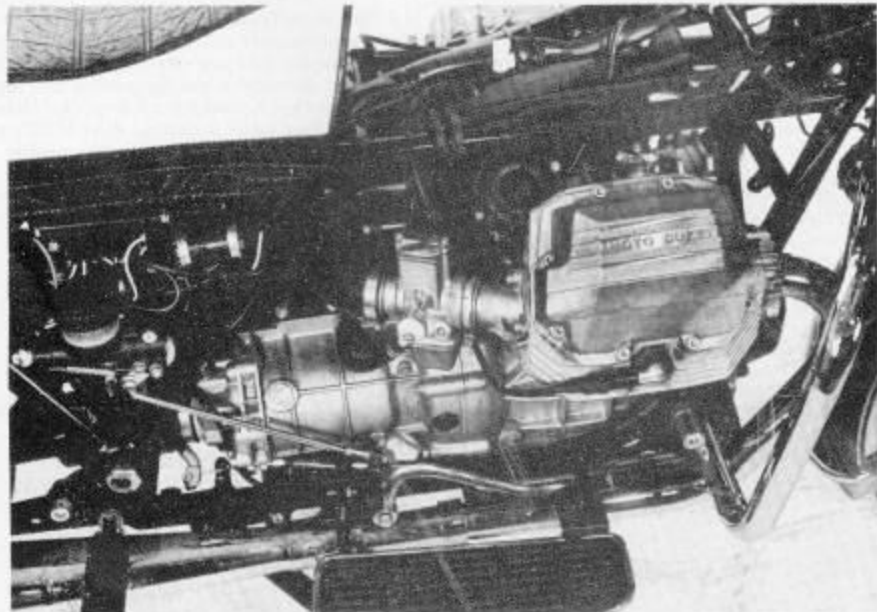
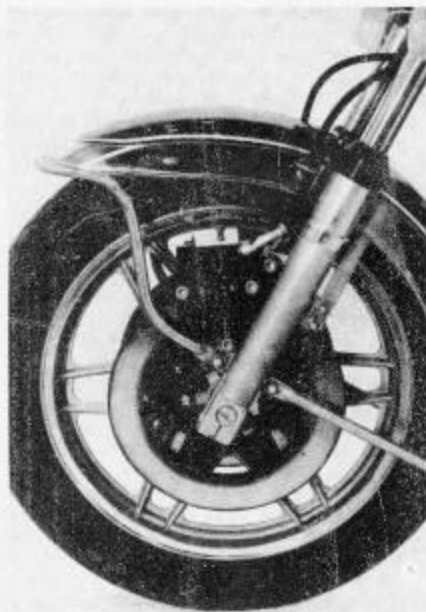
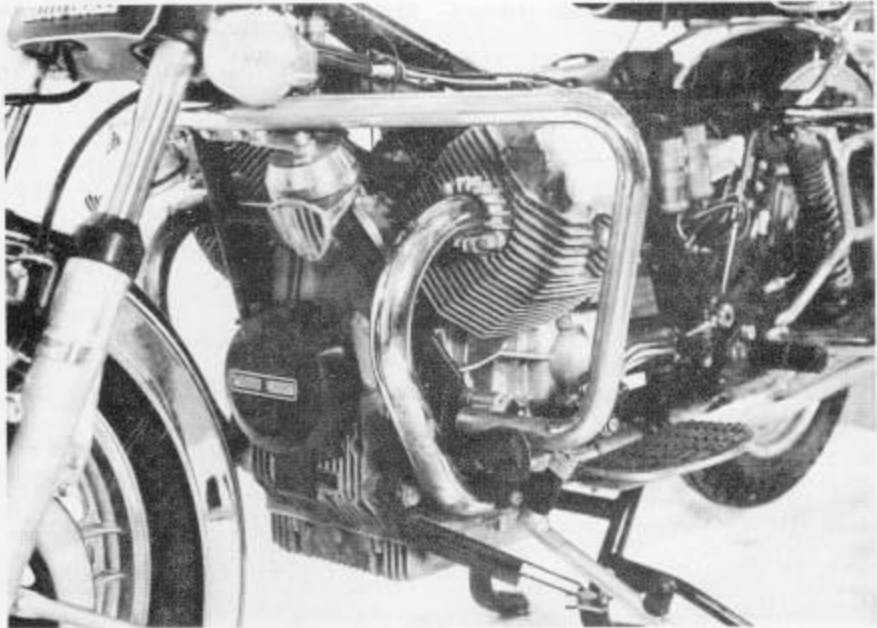
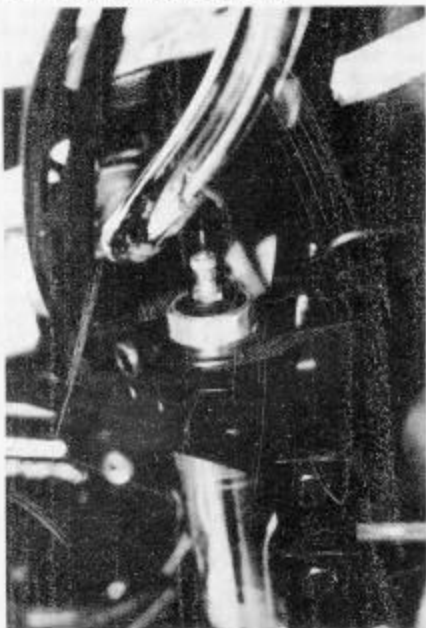
Le pare-brise pose aussi un problème de visibilité, notamment quand il pleut. Et j'ai rencontré pire que la pluie : le brouillard. En effet, l'écran se situe au-dessus du niveau des yeux et quand le givre se colle à l'extérieur, et que la condensation se fixe à l'intérieur, il devient totalement opaque. Pour découvrir la route, le conducteur est alors obligé de se dresser sur ses ergots, ce qui n'est pas reposant quand la situation s'éternise...

Le remède consiste donc à raboter cet écran de 5 cm. Tous à vos limes et à la scie ! 280 kg avec les pleins, 60 kg de bagages, 140 kg de pilote et passager. Pourtant les trois disques Brembo se montrent globalement à la hauteur de cet exploit. Rappelons qu'ils fonctionnent suivant le principe du système « intégral », lequel permet d'obtenir un freinage équilibré puisqu'il oblige le néophyte à utiliser en permanence un disque AV couplé avec le frein AR. Pour obtenir une puissance plus étoffée, il faut troquer les plaquettes d'origine contre des plaquettes plus tendres. C'est indispensable pour le duo et chargé, du moins si l'on veut voyager en toute sécurité.

## LA TECHNIQUE

La fourche hydraulique + air possède un équilibrateur de tension (3 kg ± 1).

Au centre, le boîtier de l'allumage. Au-dessus, les deux cornets de l'avertisseur sonore.



La Guzzi a changé de garde-boue AV : bicolore et mieux dessiné, il a des petits aires « Harley ».

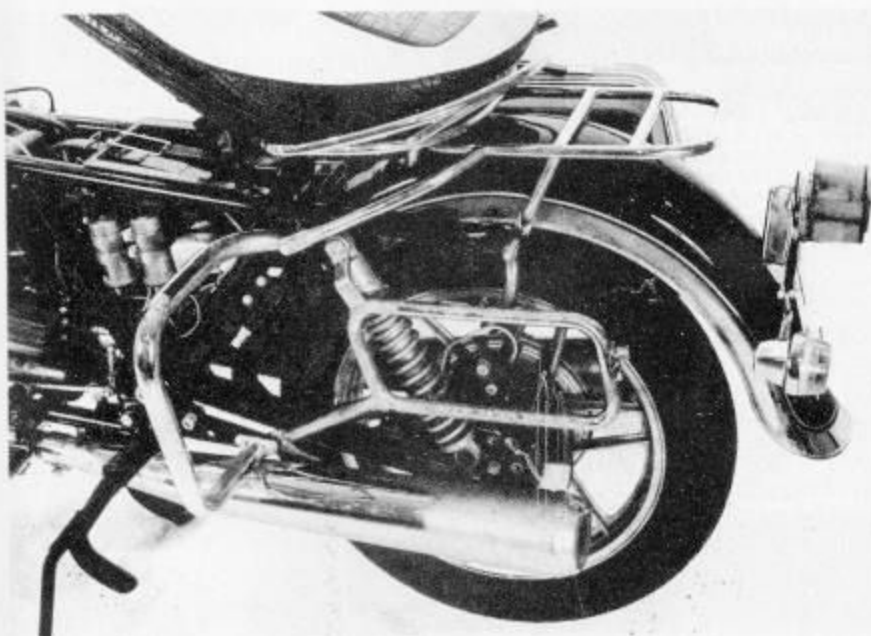
Photo de droite, ci-dessus : au-dessus du cylindre, dans le triangle du cache, on voit la nouvelle prise qui amène l'air au boîtier, type Le Mans III, qui se trouve en arrière du carbu. En-dessous, la boîte, toujours aussi archaïque. Derrière le cache latéral, vient s'abriter le maître-cylindre qui commande le disque AR et le frein AV gauche (système intégral).



La sélection nécessite cinq renvois d'angle. Attention de ne pas perdre les boulons surtout vers 5 000 tr/mn !



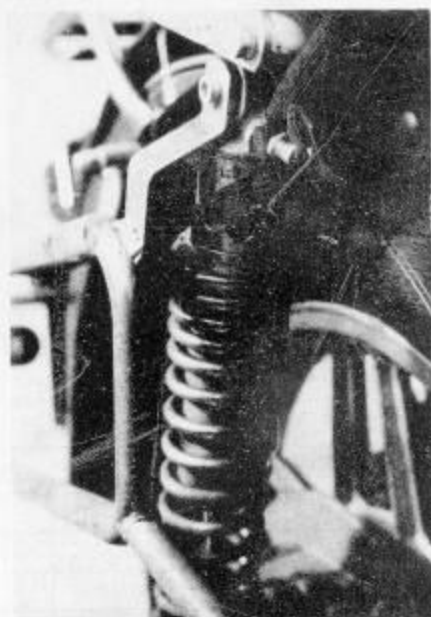
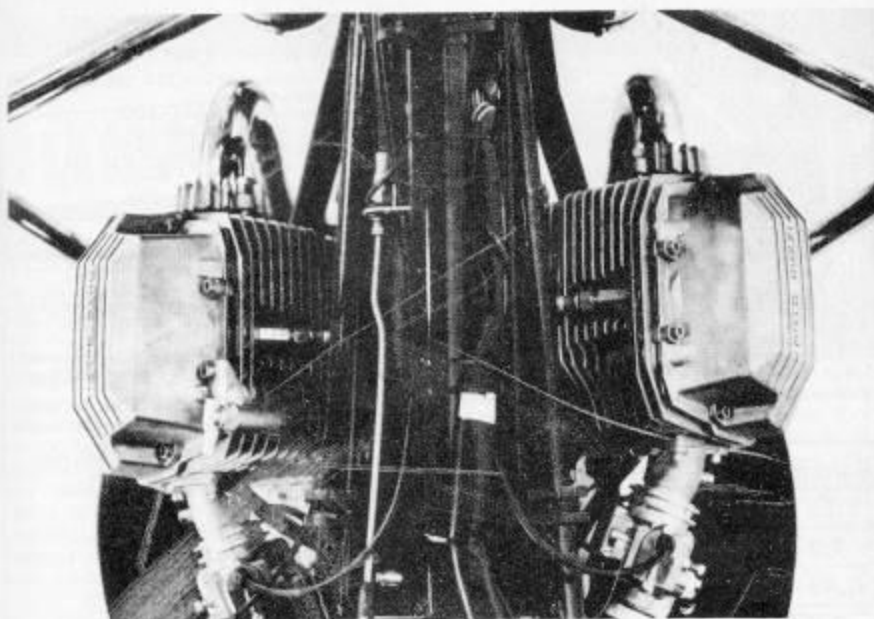
La béquille latérale fait office de coupe-circuit. Malheureusement, le dispositif craint l'humidité et le faux contact devient une fâcheuse conséquence.



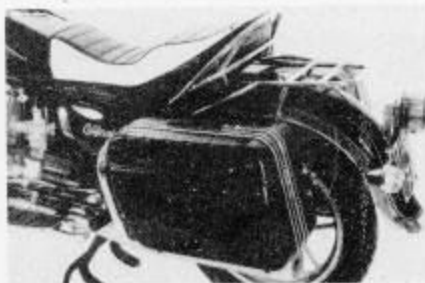
La selle qui se soulève verticalement abrite le troussé à outils sous laquelle se trouvent la batterie et les fusibles. Le bras oscillant a été allongé de 8 cm pour assurer une meilleure stabilité à vive allure. Le nouvel ensemble porte-sacoche / porte-bagages est une réussite, mais, revers de la médaille, le changement d'une roue AR est toujours aussi pénible puisqu'il nécessite le démontage d'un pot et de l'ensemble en question.

L'adoption du 1 000 cm<sup>3</sup> implique le dessin de nouvelles culasses : meilleure combustion et plus grande fiabilité mécanique. Le starter est toujours situé au-dessus du cylindre gauche et on aimerait le trouver au guidon. (Ci-dessous, photo de gauche.)

Les nouveaux amortisseurs sont aussi du type hydraulique + air. Plus inclinés, ils assurent un débattement de 110-120 mm et garantissent un excellent amortissement en fonction de la charge. Réglables en hydraulique, en pré-contrainte des ressorts (5 positions) et en pression d'air (4 kg ± 1).



La sélection à bascule se révèle dure et réclame une action virile (?) du pied. Elle demande à être remaniée, comme l'embrayage et le cardan.



Les nouvelles mallettes, de très grande contenance, s'ouvrent comme des valises et se retirent facilement. C'est super pour les voyages !



Les mallettes arrière ne risquent pas de quitter le navire. Elles sont maintenues au support par une mollette (premier plan) et une patte fermant à clé.



## Performances à Monthéry

### Conditions atmosphériques

Temps : ensoleillé  
 Température : 11° C  
 Vent : modéré de 2 à 5 m/s  
 Piste : sèche

### Conditions mécaniques

Kilométrage : 2 770 km  
 Pour l'anneau :  
 Pneus : pression AV : 3,0 kg/cm<sup>2</sup>, pression AR : 4,0 kg/cm<sup>2</sup>

### Suspensions

Avant : pression d'air  
 Arrière : ressorts position 1/5, pression d'air  
 Braquet : boîte et pont d'origine

### Vitesses maxi

Assis : en 5<sup>e</sup> avec sacoches, pare-brise, rétroviseur etc.  
 meilleur tour : 58''20  
 moyenne : 157,6 km/h  
 compteur : 175 km/h

compte-tours : 6 000 tr/mn  
 zone rouge : 8 000 tr/mn

Assis : en 4<sup>e</sup>, même configuration  
 meilleur tour : 56''83  
 moyenne : 161,4 km/h

compte-tours : 6 800 t/mn

Assis : en 5<sup>e</sup> sans sacoches, avec pare-brise  
 meilleur tour : 57''80  
 moyenne : 158,7 km/h

### Accélérations D.A.

200 m : 8''81  
 400 m : 14''05

### Reprises en cinquième

60/30 km/h : 4''31  
 60/110 km/h : 7''10  
 60/130 km/h : 11''37

### Etalonnage compteur

compteur : 60 90 110 130  
 réel : 49 78 97 114

## Fiche technique

Guzzi 1000 California II

### Moteur

Type : 4 temps, bicylindre en V à 90°, refroidi par air  
 Distribution : riges et culbuteurs, soupapes en tête  
 Cylindrée : 948,8 cm<sup>3</sup>  
 Alésage X course : 88 x 78 mm  
 Rapport volumétrique : 9,2 à 1  
 Puissance maxi : 65,4 ch à 6 700 tr/mn  
 Couple maxi : 7,66 kgm à 5 200 t/mn  
 Alimentation : 2 carburateurs Dell'Orto VHB T 30 C  
 Lubrification : sous pression  
 Mise en route : électrique, pas de kick

### Transmissions

Transmission primaire : à engrenages, rapport 1,235, taille hélicoïdale

Embrayage : multidisque à sec

Boîte de vitesses : 5 rapports

#### Rapport

Rapport	Pourcentage
1. 2 (14/28)	37,6 %
2. 1,388 (18/25)	54 %
3. 1,047 (21/22)	71 %
4. 0,869 (23/20)	86 %
5. 0,750 (28/21)	100 %

Transmission secondaire : arbre et cardan, rapport 4,366

### Équipement électrique

Générateur : alternateur 14 volts 20 A, 280 watts  
 Batterie : 12 volts 24 AH  
 Allumage : batterie-bobine, double rupteur  
 Démarreur : électrique, pas de kick  
 projecteur : H4, 200 mm Bosch

### Partie-cycle

Carrosserie : duo

Cadre : double berceau tubulaire

Direction : colonne de direction sur roulement Tinteur, angle de chasse, angle de chasse 82°

Châssis : 90 mm

Suspension avant : fourche télescopique à air avec équilibrateur de pression (3 kg), déb. 141,5 mm, huile 60 cm<sup>3</sup>

Suspension arrière : bras oscillant, amortisseurs hydrauliques à 2 chambres + gaz compensateur (4 kg), clés 110 mm

Frein avant : double disque Brembo de 300 mm diam., type freinage intégral, le disque AV gauche étant couplé avec disque AR

Frein arrière : simple disque Brembo de 242 mm diam.

Roues : en alliage léger, à six doubles branches

AV : 18 AR : 18

Pneus : Pirelli Gordon

AV : 120/90 X 80 AR : 120/90 X 18

### Capacités

Réservoir d'essence : 24 l dont trois de réserve

Carter moteur : 4 l

### Dimensions et poids

Longueur : 2 370 mm

Largeur : 890 mm

Hauteur : 1 200 mm

Hauteur de selle : 890 mm

Empatement : 1 565 mm

Garde-au-soil : 180 mm

Poids à sec : 250 kg

Poids tous pleins faits : 280 kg

Répartitions des masses : AV : 40 % AR : 60 %

### Renseignements pratiques

Prix : 30 850 F t.t.c. clés en main

Garantie : 6 mois pièces et main d'œuvre

Coloris : noir et blanc

Importateur : Seudem, 7, bd Ney, 75018 Paris, 202.80.88 - 238.80.88.



La console, plus simple et plus sobre, propose une instrumentation suffisante. En haut, le voltmètre entouré de témoins de clignotants. Entre les compteurs, témoins de phare, code, huile et charge. Totalisateur journalier sur le tachymètre.

Utilisation	Consommation	Autonomie
Ville	8,55 l	281 km
Route (pointe 130 km/h)	7,2 l	333 km
Autoroute (160 km/h croisière)	8,45 l	284 km
Montagne	9,8 l	245 km

### Pour

- Frime
- Finition respectable
- Prix globalement compétitif
- Aptitude au duo
- Aptitude au voyage
- Comportement sain
- Confort
- Bonnes suspensions

### Contre

- Consommation
- Archaïsme de conception (moteur)
- Rudesse des transmissions
- Couple de renversement
- Vibrations à moyens régimes





## LA CONCLUSION

### L'heure de la rançon

Toujours aussi originale avec sa frime rétro, la Calif correspond parfaitement à l'image que se font les Yankees de la grande routière pullman. Elle a su, dans le cadre de cette seconde génération, gommer les défauts du passé et notamment le manque de finition, en améliorant considérablement son comportement routier et en offrant, grâce à son moteur de 1000 cm<sup>3</sup>, un agrément de conduite accru. Enfin, la Seudem a une nouvelle fois fourni l'effort nécessaire pour que la moto soit globalement compétitive sur le marché puisqu'elle sera commercialisée. C'est un nouvel argument que ne possédait pas la 850. Mais au-delà de cette homogénéité récemment

acquise, il serait temps pour Guzzi de moderniser son V twin qui commence techniquement à dater. Il ne s'agit pas de sacrifier l'originalité et l'accessibilité mécanique, ni l'architecture, mais de concevoir sur la base actuelle, un bicylindre plus moderne, donc plus agréable, sinon plus performant (au sens large du terme). Il serait temps aussi de revoir les transmissions dont l'onctuosité n'est pas la qualité première. Il ne doit pas être trop difficile de concevoir un embrayage multidisque en bain d'huile, une boîte de vitesses moins archaïque, une sélection plus douce et de supprimer (ou neutraliser) l'effet de couple de renversement. Avec leurs modèles à cardan, les nippons ont réussi brillamment ce tour de force. Pourquoi pas Guzzi ?

### La Guzzi 1000 California II face à ses concurrentes

	Cylindrée	Cycle Cylindres	Puissance/ Régime	Couple/ Régime	Poids à sec	Transmission secondaire	Maxi assis	Maxi couché	400 m D.A.	Consommation moyenne	Prix clés en main
<b>GUZZI California</b>	949 cm <sup>3</sup>	4 2	66 ch. à 6 700 tr/mn	7,66 kgm à 5 200 tr/mn	250 kg	cardan	161	—	8,5 l	30 850 F	
<b>HARLEY FLT 88</b>	1340 cm <sup>3</sup>	4 2	non communiquée	9,4 kgm à 3 700 tr/mn	327 kg	chaîne	150	—	9,2 l	57 000 F	
<b>HONDA GW vers. DX</b>	1085 cm <sup>3</sup>	4 4	83 ch. à 7 500 tr/mn	9 kgm à 5 500 tr/mn	295 kg	cardan	203	—	7,7 l	32 199 F	
<b>BMW 1000 RT</b>	980 cm <sup>3</sup>	4 2	70 ch. à 7 000 tr/mn	7,6 kgm à 6 000 tr/mn	237 kg	cardan	190	—	7 l	35 950 F	

## LES NOTES MOTO REVUE

<b>Présentation :</b> La trime 1000 à 80 lieux espérée. En outre, le Seidem, sans être devenu acceptable.	<b>13/20</b>
<b>Équipement :</b> Pas de gadgets, mais l'instrumentation est complète. La vocation tourisme est soulignée par la présence de mollets fonctionnels.	<b>14/20</b>
<b>Aspects pratiques :</b> Le mécanisme est globalement accessible. Le réglage de l'allumage réclame une clé spéciale tandis que le disque du filtre et de l'embrayage sont démontés.	<b>15/20</b>
<b>Agrément moteur :</b> Plus performant et plus agréable que le 850, le V twin commence à dater.	<b>13/20</b>
<b>Transmissions :</b> Le point faible de la Guzzi. Elles sont trop dures (embrayage sélection) tandis que le couple de renversement reste sensible.	<b>10/20</b>
<b>Aptitude citadine :</b> La Calif est le gros cylindre le plus commode. Uniquement faite pour les grands espaces.	<b>8/20</b>
<b>Confort :</b> Supérieur à la hauteur, selle large et molle, bonne position pour le pilotage et le passage.	<b>15/20</b>
<b>Tenue de route :</b> Dans l'absolu, la Calif n'est pas un maître de l'étrave, compte tenu de sa vocation, le comportement routier est néanmoins satisfaisant.	<b>13/20</b>
<b>Freinage :</b> Les trois freins se montent à la hauteur de leur tâche. Avec des plaquettes plus tendres le conducteur bénéficiera d'un meilleur potentiel.	<b>15/20</b>
<b>Performances :</b> La Calif n'est pas faite pour les proms, c'est le mot de voyage et dans ce cadre, ses performances sont suffisantes.	<b>12/20</b>
<b>Aptitude au duo :</b> L'une des meilleures motos du moment pour le duo. Le passage est super bien noté et il n'est jamais gêné par le pilote, ni par les bagages.	<b>18/20</b>
<b>Consommation :</b> La présence du side-vent occasionne une certaine consommation.	<b>11/20</b>
<b>Coût :</b> Le Seidem fournit de gros efforts pour le lancement de cette 1000 California II. Après tout, elle est compétitive. Le sera-t-elle demain ?	<b>14/20</b>
<b>Moyenne :</b>	<b>13,15</b>

note originale qui à la mesure de correspond à la véritable moto à l'américaine.