

LES DOSSIERS MOTOMAG

TRIMESTRIEL
JUILLET 2012
PRIX: 6€

n°6



ET AUSSI :

- LES PROGRÈS DE L'ÉQUIPEMENT
- LE PHÉNOMÈNE « YOUTIMERS »
- LA VAGUE DAKAR
- LES MOTOS FRANÇAISES



**ROULER EN
MOTO 80-90 :**
PIÈGES ET
BONS PLANS

MOTOS HORS NORMES

- Turbo
- Design et techno
- Préparateurs



SOCIÉTÉ LES ANNÉES «FULL POWER»

- Les pilotes français au top
- La rébellion des motards
- Les dates clés...

80-90

LA DÉCENNIE QUI A TOUT CHANGÉ!

**LES MOTOS QUI ONT
FAIT L'HISTOIRE**

**CELLES QUI ONT FAIT FLOP
LES FUTURS COLLECTORS**



M 06416 - 6 - F: 6,00 € - RD



EDITIONS
FFMC

MOTO
magazine

MOTO GUZZI 1000 California II

Lancée dès le début des années 70 dans l'espoir de conquérir le marché américain, la California trouve aussi son public en Europe en proposant une vision tranquille du voyage à moto. La seconde génération qui apparaît dix ans plus tard confirme le concept initial en l'améliorant.



FICHE TECHNIQUE

Moteur : 2 cylindres en V à 90°, 4T, ref. par air, 949 cm³, culbuté, 2 soup./cyl. **Puissance*** : 65 ch à 6750 tr/min
Couple* : 7,7 m.kg à 5200 tr/min **Boîte de vitesses** : 5 rapports **Transmission finale** : cardan **Poids (à sec)*** : 250 kg
*données constructeur

AU BAROMÈTRE DE LA COLLECTION

Les Calif' sont des motos de gros rouleurs d'où les kilométrages souvent importants constatés pour les modèles mis en vente dans les petites annonces. Si les prix affichés sont généralement assez élevés, les guzzistes sont en majorité des passionnés méticuleux et les exemplaires proposés sont souvent bien préservés. La mécanique est réputée fiable mais une réfection moteur/transmission est à envisager entre 80 et 100 000 km. L'électricité peut se montrer fantaisiste et les accessoires sont assez vite marqués par le temps. Attention aux machines ayant été attelées (carte-grise avec mention « solo-side »).

Valeur **MINI** :
1 500 - 2 000 €
Valeur **MAXI** :
3 000 - 5 000 €

CE QU'ON LUI DOIT

Initié par la 850 T3, le grand tourisme façon Moto Guzzi trouve son visage définitif avec la 1000 California II, qui perdure avec les Calif' d'aujourd'hui.

Les bonnes adresses

Les Guzzi en général et la Calif' en particulier sont prétexte à d'innombrables sites, blogs ou forums.

La Scuderia Guzzi ouvre sur une longue liste de liens utiles, de conseils et astuces en tous genres.

Le California Club propose un historique bien documenté, et comme son homologue ci-dessus, également des adresses et contacts de spécialistes.

■ La première California, celle qui naît en 1971 sur la base de la V7 est en fait la version civile de la moto destinée à la police. Et c'est sous le nom de Police Special qu'elle entame sa courte carrière qui prend fin quelques mois plus tard avec la 850 GT California. Si la base mécanique a changé, l'allure générale de la moto est conservée. L'équipement spécifique comprend un grand guidon cornes de vache, une selle noir et blanc, des marchepieds et un grand pare-brise. La T3 qui suivra amènera le cadre issu de la V7 Sport, plus rigide, ainsi que le freinage intégral qui agit sur les trois disques de manière différenciée. La pédale commande un disque avant et le disque arrière, le levier ajoutant le second disque avant. La T3 voit également son équipement se compléter par une paire de valises rigides et un porte-bagages. En plus du gros moteur de 949 cm³ qui s'accompagne d'un gain

appréciable de puissance et de couple, la California II présentée à Milan fin 81, reprend sous une forme modernisée le concept développé par la T3. Réservoir et selle changent de forme, les garde-boue sont plus enveloppants, la fonderie des culasses est plus anguleuse, et la moto s'allonge de 17 centimètres. Elle adopte des roues à bâtons, des suspensions à assistance pneumatique et ses sacoches se déposent plus rapidement. La California II connaîtra un succès immédiat qui se prolongera jusqu'à l'arrivée de la California III en 1987. Le temps d'imposer un style et une manière propre à la Guzzi de profiter du voyage, en savourant les kilomètres plutôt qu'en les dévorant. □



Le modèle 850 T3 est le premier modèle de série équipé d'un freinage intégral à trois disques, dès 1975. Ce système sera longtemps l'apanage de la California.