

# Moto revue

Auto Motomenacé !

Essai longue durée  
850 Guzzi California

175 KTM, SWM TF1,  
Yamaha IT en Irlande

Comparatif

Nouveautés trial :

Montesa Cota 123, 200,  
248, 349 « Replica »

N° 2471 17 juillet 1980 7 F 50 Fb 3 Fs

le

**BURN  
OUT!**

**mais c'est  
tout simple!**

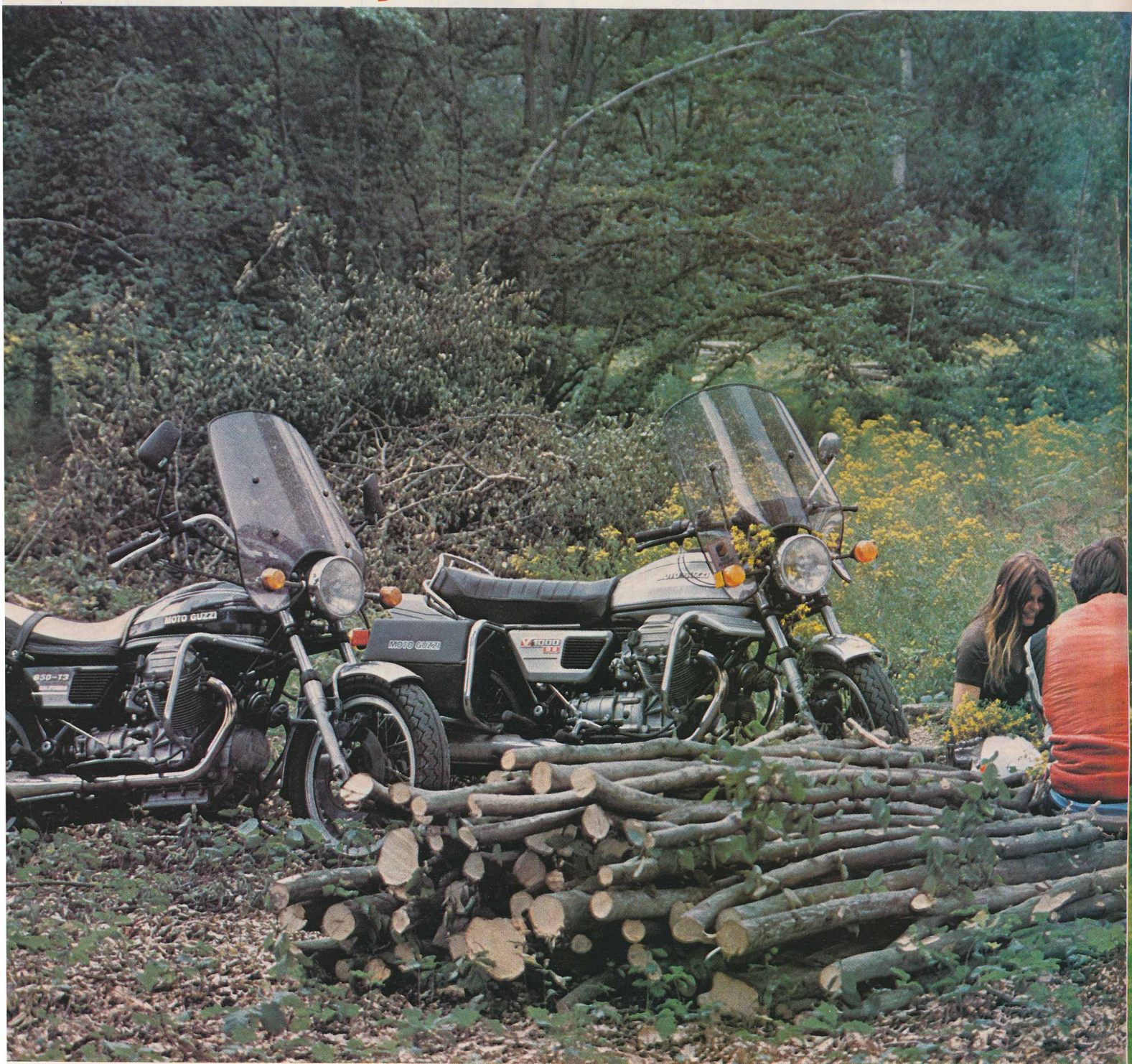


Essai longue durée

par Jean-Pierre Steiner

# 850 GUZZI CALIFORNIA:

## LA ROUTE, LA FLEUR AUX DENTS..





## L'AMERIQUE SAUCE TOMATE

La 850 Guzzi California a été la première machine « sauce américaine » sortie sur le marché. Bien équipée d'origine pour le grand tourisme tranquille, elle accuse maintenant un certain coup de vieux face aux « Custom » de la concurrence japonaise, lesquelles affichent une esthétique et une

finition exemplaires, des puissances nettement supérieures. Pourtant, la Guzzi suit son petit bonhomme de chemin, comme si de rien n'était. Parce qu'elle a sa clientèle de passionnés pour qui deux-roues n'est pas synonyme de vélocité, mais d'originalité. La California trouve donc un écho chez les motards paisibles, plus

sensibles à l'accessibilité mécanique qu'à la sophistication technique, au couple qu'aux performances, à l'allure plutôt qu'à la garde au sol. Sur 4 000 km, Jean-Pierre Steiner a pu vérifier que ce pachyderme tranquille ne manquait ni d'intérêt, ni de fantaisie



« La fleur aux dents »... C'est la définition qui convient le mieux à cette moto.

### Une « gueule » sans finition

La 850 California est sortie sur le marché aux débuts de 1974, et avant existait déjà la GT California. C'est dire qu'elle ne constitue pas une nouveauté et qu'elle doit être quasiment considérée comme la première moto à l'américaine, comme le précurseur du style « Custom » remis au goût du jour par les Nippons ces deux dernières années.

Stationnée sur un trottoir, devant un lieu public, ou à une station service, la Calif — comme on l'appelle communément — ne passe par inaperçue. Incontestablement, elle inspire le respect, ne serait-ce que par ses dimensions monstrueuses et son habillage que nous devons aux dessinateurs italiens, réputés pour leur bon goût et leur talent. Avec son grand guidon choppérisé, le pare-brise d'une grande sobriété, la selle bicolore de belle facture, les sacoches latérales et les marche-pieds, elle ressemble à s'y

méprendre aux magnifiques montures dont disposait la Police Californienne. Elle n'a pas usurpé son nom. Elle a de la « gueule », elle respire la frime rétro, celle-là même qui n'est pas pour déplaire à une certaine clientèle d'adeptes dont le souci de marginalité reste fondamental.

Néanmoins, les éloges s'arrêteront là en ce qui concerne le chapitre de la présentation dans la mesure où la belle est bigrement affectée par un manque de finition qu'on ne peut que déplorer. En premier lieu, les transalpins auraient pu, depuis 1974, envisager des coloris moins tristounets. Le deuil est dur à porter quand le noir n'est pas rehaussé par un émaillage de couleur riche. En second lieu, la Calif, comme toutes ses sœurs, vieillit mal. Très rapidement — la moto de l'essai n'avait que huit mois — la peinture s'écaille, les chromes se piquent, clignotants et échappements se ponctuent de rouille. Ajoutons à cela, le beau roux flamboyant dont se parent (c'est normal) les disques



Brembo en fonte et vous conviendrez que notre italienne avait plutôt mauvaise mine. Et pourtant, elle n'avait que fort peu dormi à la belle étoile.

Au niveau de l'équipement, la Calif est à peine mieux lotie. Ça manque indéniablement de raffinement, bien que les Italiens se soient appliqués avec les moyens du bord. Par exemple, dès que le contact est mis, le tableau de bord s'illumine comme un sapin de Noël, parsemé de voyants multicolores. Ça jette du « jus », c'est certain, mais de nuit, on se mélange un peu les crayons. Il en va de même pour les poussoirs et les basculeurs (rouge vif, jaune canari ou vert pomme d'un goût douteux et en plastique véritable) destinés à des doigts de Liliputiens. Ainsi, la commande de clignotants dispose d'un jeu latéral ridiculement faible qui provoque un mouvement biphasé — à droite, à gauche — des ampoules qu'il est difficile de stopper lorsque les doigts sont engourdis ! On tricote ! Bref, il serait temps de reconsidérer le côté pratique et la fonctionnalité de ces accessoires.

Enfin, le pilote connaît quelques déboires avec les sacoques latérales qui soulignent

### L'avis du mécanicien

Nous sommes allés voir les Ets Moto-Relax, 101 bis, rue des Landes, 78 400 Chatou, concessionnaire et spécialiste Guzzi. Fabien Delrue, en toute franchise, a bien voulu nous dire ce qu'il pensait de la California :

« Le gros avantage du twin Guzzi réside dans son accessibilité mécanique. A la limite on peut refaire un moteur entièrement sans que cela nécessite 6 à 7 heures de travail sur une Calif, tandis que le réglage de l'allumage réclame une clé spéciale et que le changement d'une cartouche de filtre à huile implique 1 h 30 de main d'œuvre.

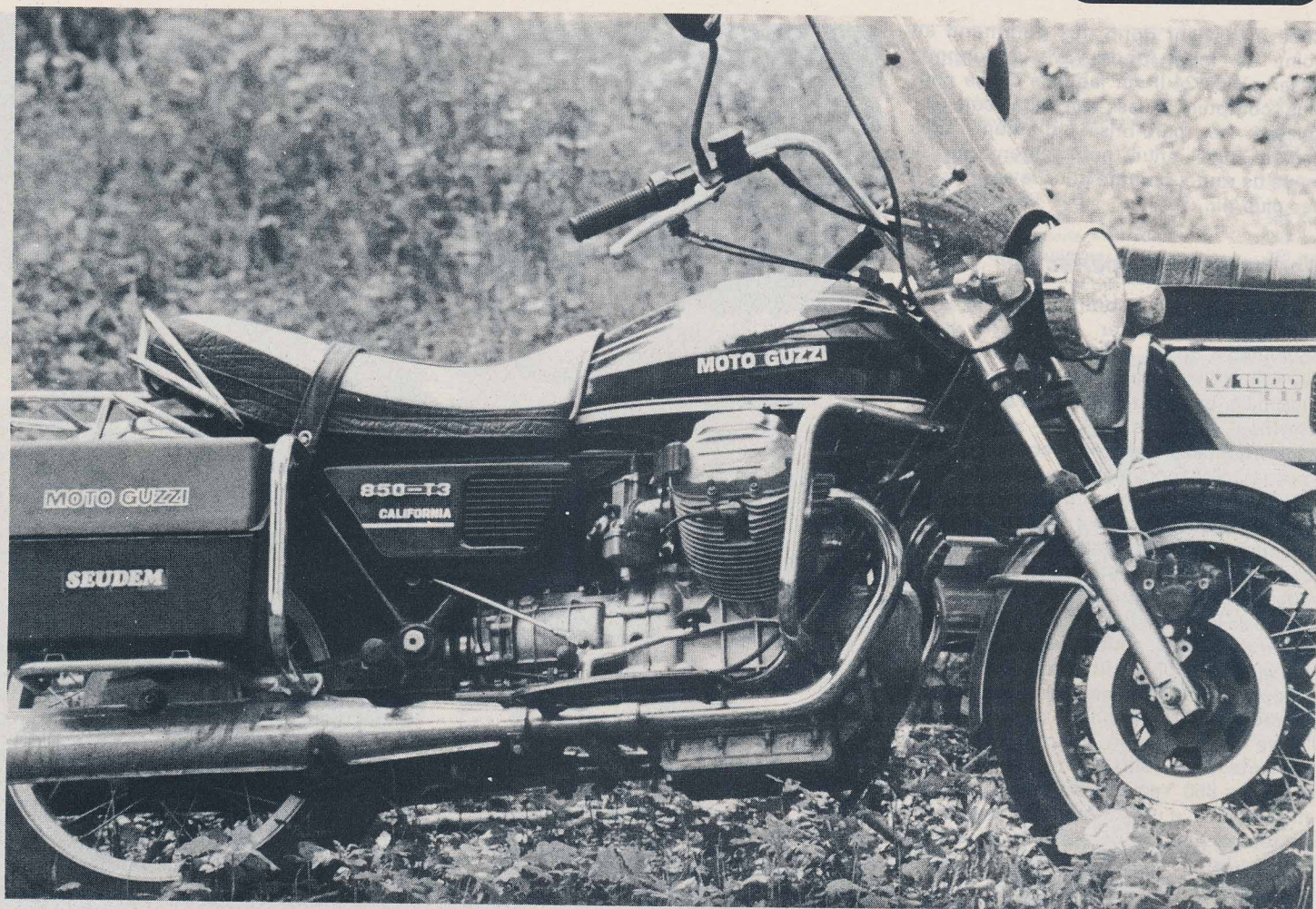
Les seuls véritables problèmes que j'ai à résoudre sont d'ordre électrique. Par exemple, les batteries d'origine ont tendance à se fendiller, les cosses à se débrancher. C'est uniquement un problème de finition.

En revanche, la Guzzi est une moto économique : elle consomme peu et ne demande qu'une vidange tous les 5 000 km, une révision tous les 10 000 km. Les réglages tiennent longtemps même si la culbuterie est bruyante (ça vient du jeu). Enfin, le 850 cc, bien que vieillot, reste un moteur infatigable. Plusieurs de mes clients ont passé le cap des 100 000 km sans encombres. De même il me paraît important de souligner que le Guzziste ne connaît aucun problème de garantie : l'importateur assume parfaitement ses responsabilités à ce niveau, bien que la garantie ne dure que six mois. »

*Super confortable, la 850 Guzzi California est une grande routière agréable, paisible et fiable.*

pourtant la vocation tourisme de cette Guzzi. De contenance satisfaisante, elles s'ouvrent par... le haut et non pas comme une valise. Vous voyez d'ici le problème. Si vous avez besoin d'une brosse à dents que vous avez soigneusement placée au fond de la mallette, il faut alors tout vider pour mettre la main dessus. De plus, le nouveau système de verrouillage a une fâcheuse disposition à coincer les doigts. C'est ainsi que l'ami Jacques Potherat s'est trimbalé avec un superbe pinçon pendant plusieurs semaines.

Bien entendu, tous ces tracasseries ne sont que des détails à reconsidérer, mais il n'en demeure pas moins que dans l'état actuel des choses, ils sont exaspérants. Le dynamique importateur en France, la Seudem, est tout à fait conscient du problème. Il a déjà fourni de gros efforts en produisant ses propres carénages et équipements pour le haut de gamme et il se pourrait donc qu'il intervienne de la même manière sur les autres modèles. Mais en tout état de cause, ce serait plutôt à l'usine de réagir.



*Avec ses repose-pieds « marchepied », son pare-brise, son guidon cornes de vache, sa grosse selle et les sacoches, la 850 California est bien équipée.*

### **Le pachyderme tranquille**

Avec la Calif, il n'est pas question d'argumenter avec des 400 mètres départ arrêté et des vitesses de pointe maxi. Précisons même que ce sont des données inutiles parce qu'elles ne permettraient pas de se faire une juste idée de la moto. Cela va sans dire, mais beaucoup mieux en le disant : la Guzzi n'est pas une affaire de violents. Pour les sportifs, il existe la 1 000 Le Mans qui a remporté le dernier Bol d'Argent.

Le traditionnel bicylindre en V ne délivre ici que 53 CH DIN, c'est dire combien la mécanique est dégonflée, donc fiable. Inlassablement, la Calif digère les km, tout comme la Convert avec laquelle j'ai effectué un Tour d'Europe de 14 000 km en 1976. I-nu-sa-ble ! La bête a donc été conçue pour rouler décontracté, la fleur aux dents, en parcourant de longues distances sans se fatiguer. C'est un pachyderme tranquille, agréable à conduire, idéal pour les randonnées touristiques pour peu qu'on ne soit pas un

maniaque de la poignée dans le coin. Nous avons d'ailleurs largement profité de ce tempérament cool, à l'américaine, en traversant les paysages du Vexin, de la Normandie ou des Charentes et en prenant le temps d'admirer les sites sur un filet de gaz.

A froid, le démarrage est délicat. Commande de starter peu pratique et mal placée, carburation-allumage quelque peu déréglés, culbuterie ayant pris du jeu, il n'en faut guère plus pour assister à un départ poussif, là où une japonaise mugit à la première sollicitation du démarreur électrique. Mais dès que le twin s'est ébroué, la Calif offre un autre visage. La mécanique — réclamant un long temps de chauffe, ce qui prouve qu'elle refroidit bien — surprend aussitôt par son couple que se manifeste dès les 2 500 t/mn et par une certaine souplesse que l'on n'attendait pas. Ce sont ces deux atouts qui permettent à la Calif d'enrouler avec aisance sans qu'il faille jouer de la boîte de vitesses. En balade ou en agglomération, c'est franchement appréciable, je dirais même reposant. Quoi qu'il en soit, la belle reste particulièrement agréable à conduire

### **Une moto pour les sides**

En interrogeant Fabien Delrue de Moto-Relax, j'ai pris connaissance d'un phénomène intéressant : il paraîtrait que la majeure partie des propriétaires de California ont attelé leurs machines. Ce qui n'est pas pour nous étonner quand on connaît le sérieux avec lequel le cadre a été conçu. En effet, les Guzzi font partie des rares motos susceptibles de recevoir un side et dans la gamme du constructeur italien, la California reste le modèle le plus prisé des sidecaristes.

dès qu'il s'agit de parcourir les grands espaces.

Malgré sa puissance modeste, la Calif autorise une vitesse de croisière fort honorable. Sur autoroute, il est possible de soutenir un 150 km/h au compteur, indéfiniment. Mais, aussi paradoxal que cela puisse paraître, cette allure provoque inévitablement une forte consommation qui atteint allègrement les 10 l/100 km. Plus qu'une 1 000 Le Mans, ce n'est pas normal, me direz-vous. En fait si. Simplement parce que le saute-vent, sobre et bon genre, très droit sur la colonne de direction, fait office d'aérofrein. Pour vaincre cette résistance, le twin



force et devient donc très gourmand au point de faire fondre une autonomie (réservoir de 24 l) sur laquelle on ne peut plus compter. Aussi, un bon conseil : enlevez ce pare-brise, d'autant plus gênant qu'il influe néfastement sur la tenue de route, comme nous le verrons un peu plus loin...

### **Une transmission perfectible**

Il est certain que le bon vieux twin en V commence à dater et qu'il serait souhaitable de lui redonner une nouvelle santé, histoire qu'il soit plus compétitif vis-à-vis de la concurrence. Il ne s'agit pas de sacrifier l'originalité au profit des performances, ni de compromettre l'accessibilité mécanique, mais de rajeunir un bloc propulseur qui pourrait se montrer nettement plus agréable, sinon performant (au sens large du terme).

En revanche, il est indispensable de repenser la transmission. Autant on peut se montrer indulgent envers une mécanique avant tout destinée au grand-tourisme tranquille, autant on ne peut plus accepter une transmission perfectible à l'heure où les Japonais donnent dans l'arbre et le cardan avec une réussite insolente. Les rivales directes de la Calif, à savoir les 850 Yamaha et Suzuki, sont en effet dotées d'une transmission acatène onctueuse et sans défaut (pas de couple de renversement) à laquelle on a associé une démultiplication primaire et un embrayage multidisque en bain d'huile.

Nous sommes loin d'un tel résultat sur la Calif. Déjà, l'embrayage bi-disque à sec manque de douceur, voire de progressivité, ce qui rend les demi-tours et



### **Jetez le masque**

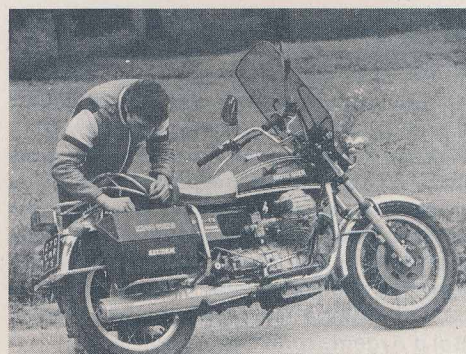
J'ai démonté le redoutable saute-vent pour en avoir le cœur net quant aux conséquences exactes de sa présence. Sans cet accessoire, la California change radicalement de visage. De gros cube tenant toute la route, elle devient instantanément un rail typiquement italien. C'est un premier point non négligeable. Simultanément, la consommation diminue dans des proportions plus qu'intéressantes : de 10 l/100 km à 150 km/h (vitesse stabilisée sur autoroute), nous passons ainsi à 8,5 l ! Avis aux amateurs, puisque ce conseil vaut pour les Convert et les 1 000 65 également.

### **Aspects pratiques**

L'accessibilité mécanique est l'un des atouts majeurs de la Guzzi. C'est un argument auquel seront sensibles les routards et les raiders qui peuvent, si le besoin s'en fait sentir, effectuer les réglages eux-mêmes. En revanche, on déplorera l'extraction de la roue arrière qui implique le démontage délicat et fastidieux des porte-sacoches et d'un pot d'échappement. A moins qu'il n'existe une ruse que j'ignore... De plus quelques détails sont à revoir : l'ouverture de la selle, l'accessibilité aux fusibles, la commande archaïque de starter, etc...



*Nous avons effectué en tout 3 500 km au guidon de cette 850 California : un quart en ville et le reste sur la route.*

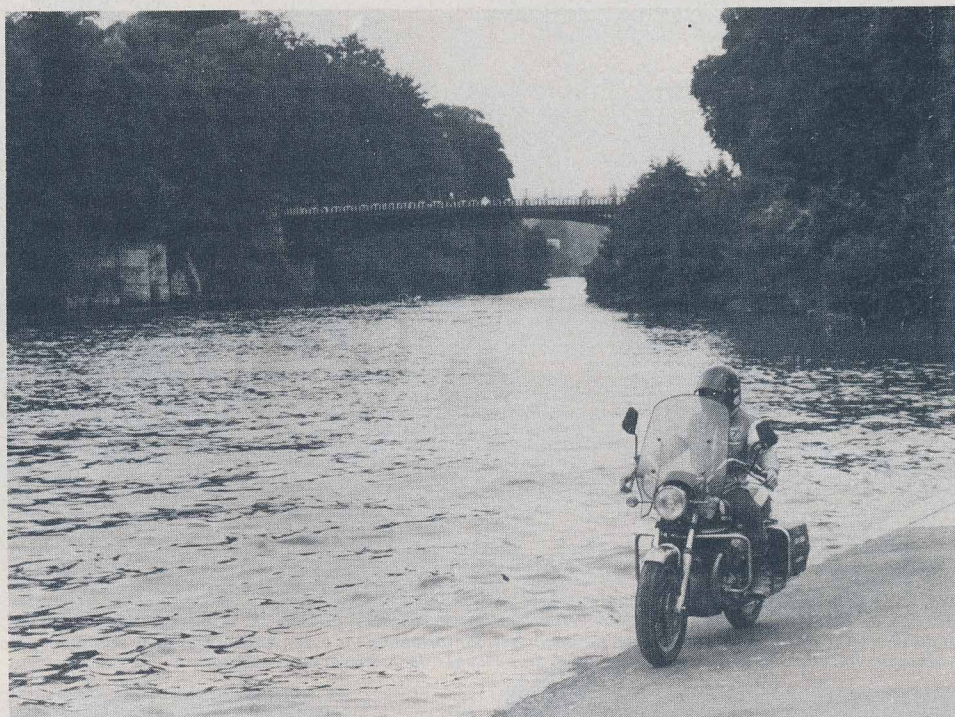
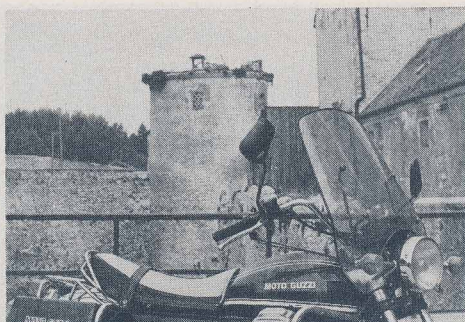
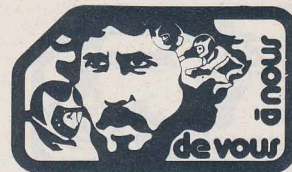


*Les sacoches de cette 850-T3 peuvent s'enlever facilement et s'emporter avec soi.*

les manœuvres à l'arrêt délicats. De même, la boîte est ferme, avec une sélection à laquelle il faut s'habituer d'autant plus que la présence des marche-pieds implique ici une tige à bascule qui offre l'avantage de ne pas entamer le dessus de la chaussure gauche. Cette sélection est dure, et chaque passage de vitesse nécessite une action virile du pied. C'est fastidieux. Enfin, l'effet de couple de

renversement est sensible, en particulier sur le mouillé. Par différents systèmes, les Nippons ont réussi à neutraliser cet effet, pourquoi pas les Italiens ?

Dernier volet de ce chapitre : la démultiplication finale. Elle tire long, long, très long. Les amateurs d'accélération et de reprises ne vont guère apprécier, mais les mototouristes, eux, vont être comblés. En effet, ce qui constitue un défaut sur



### Schéma de l'essai routier

- Circulation urbaine	900 km
- Paris-Fontainebleau-Paris + circuit	230 km
- Paris-Mantes-Paris + circuit du Vexin	250 km
- Paris-Rouen-Paris + circuit touristique	560 km
- Paris-Saintes-Paris + circuit	1 200 km
- Circuit de Compiègne	350 km
	<b>3 490 km</b>

une machine performante, devient un atout supplémentaire sur une grosse cylindrée aussi calme que peut l'être la Calif. Cette prédisposition permet, grâce au couple, d'enrouler courbes et virages sans avoir à changer de rapport. Ainsi, les grandes étapes (Paris-Saintes, Paris-Rouen, etc...) sont avalées dans la plus grande décontraction, chère à notre Guzzi.

### Le masque

La toute première fois qu'on emmanche des courbes rapides avec la California, c'est littéralement la consternation ! La belle se tortille comme un vahiné à tel point qu'il n'est guère conseillé de franchir le cap des 130 km/h sous peine de s'exposer à une chaleur. La première fois que cela m'est arrivé, j'ai tout de suite incriminé un manque d'huile dans la fourche, ou un réglage inadéquat des amortisseurs. Vérifications faites, ça allait nettement mieux, mais le phénomène a persisté pendant la balade à

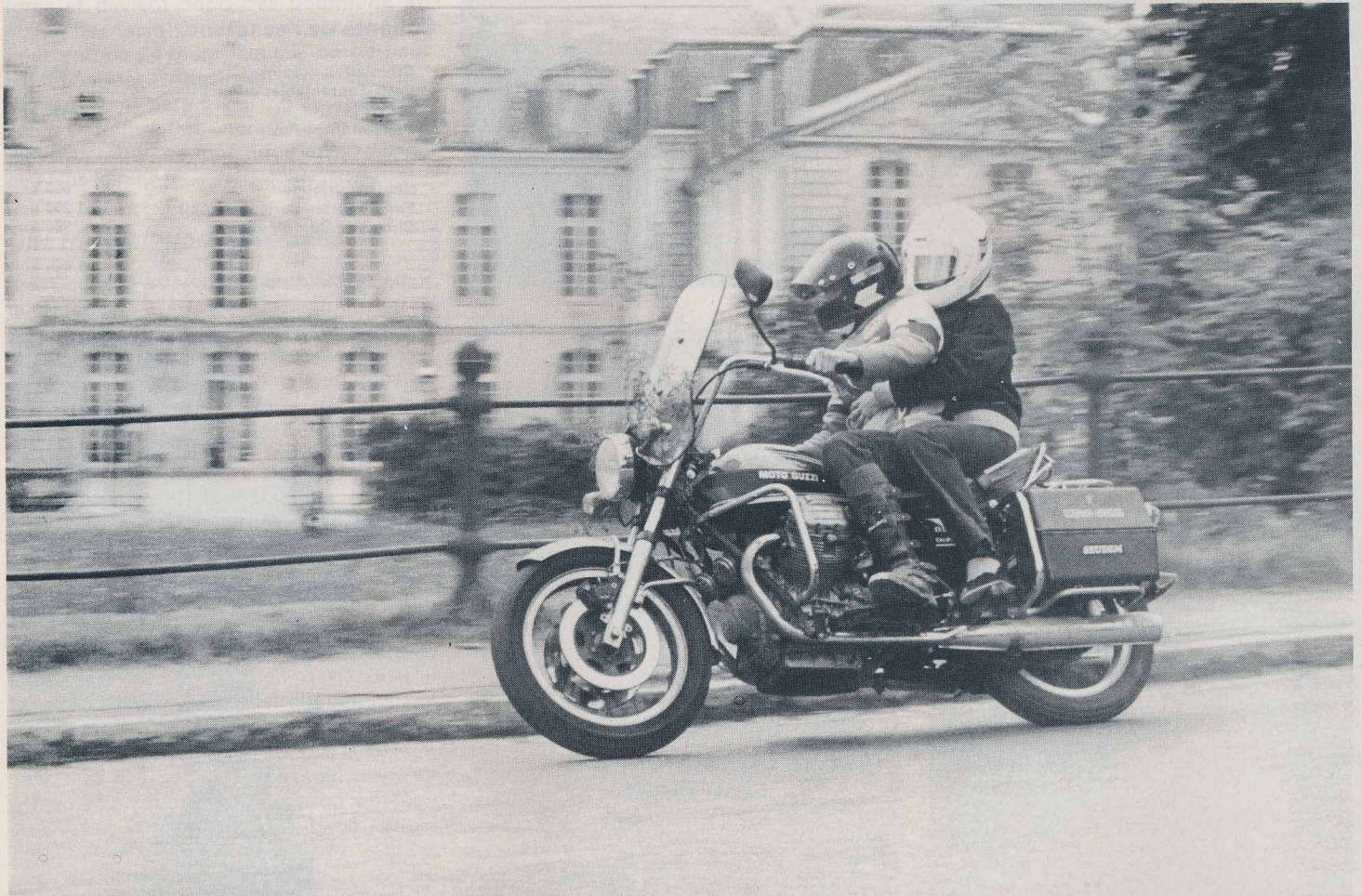
Fontainebleau. Que peut-il bien se passer pour qu'il faille se battre avec un engin réputé pour bénéficier de l'une des meilleures parties cycles du marché ? Ne cherchez pas, c'est simple comme bonjour. La Calif est planquée, telle qu'elle est livrée, derrière un masque dont il faut se débarrasser au plus vite. Pour ce faire, il suffit de démonter le saute-vent — déjà à l'origine d'une forte consommation à vive allure — seul responsable de ces agissements douteux. Anti-aérodynamique au possible, il crée des turbulences démentielles qui perturbent la tenue de cap. Ces turbulences sont facilement matérialisables : il suffit de ne pas fermer une visière d'intégral pour qu'elle se soulève, de laisser pendre une écharpe pour qu'elle flotte devant votre buste, dans le sens contraire de la marche, de poser votre sacoche réservoir sans l'attacher pour qu'elle navigue entre vos bras, sans plus rien toucher ! Cette dernière expérience, faite incidemment, est singulièrement impressionnante car on aurait vite fait de penser que l'on a affaire

à une moto hantée... Donc, mieux vaut supprimer ce pare-brise redoutable.

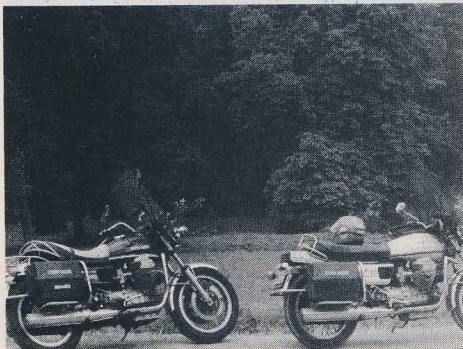
Bien, la « gueule » de notre italo-américaine, risque fort de se voir dépréciée par cette amputation, mais entre l'esthétique et la sécurité, je crois qu'il ne faut pas hésiter. A moins, et c'est probable, que vous soyez de ceux pour qui la vitesse est dépassée et qui ne se déplacent jamais à des allures interdites par la loi... A noter d'ailleurs que ces louvoisements n'existent pas en dessous des 130 km/h et que les petits virolos s'enchaînent en toute quiétude, sans aucun flou, même artistique.

### Freinage et confort

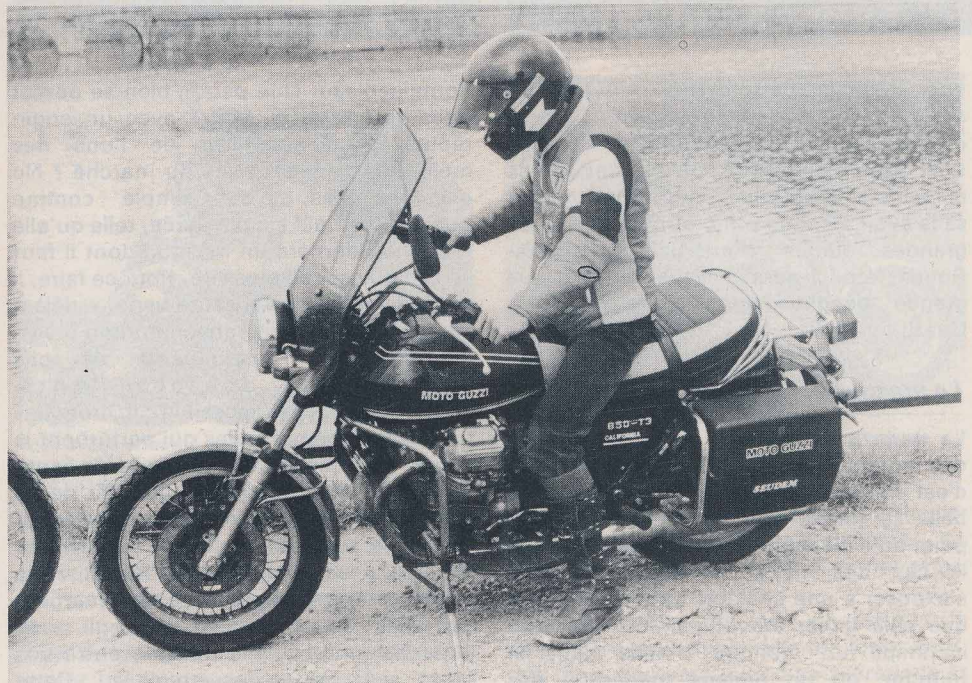
La 850 Guzzi n'est pas non plus un monstre de maniabilité. C'est que 271 kg pour un fort empattement, ça nécessite de gros bras pour inscrire la bête dans les trajectoires. Et c'est en force qu'elle se fauille dans la circulation urbaine. La Guzzi, pour cette raison, reste dans l'absolu une moto plus fatigante à



En duo la 850 California est parfaite. Le passager est confortablement assis, les repose-pieds sont bien placés et suspendus. Seul problème : la selle aurait pu avoir deux vrais « étages », ce qui aurait évité au passager de se tasser sur le pilote.

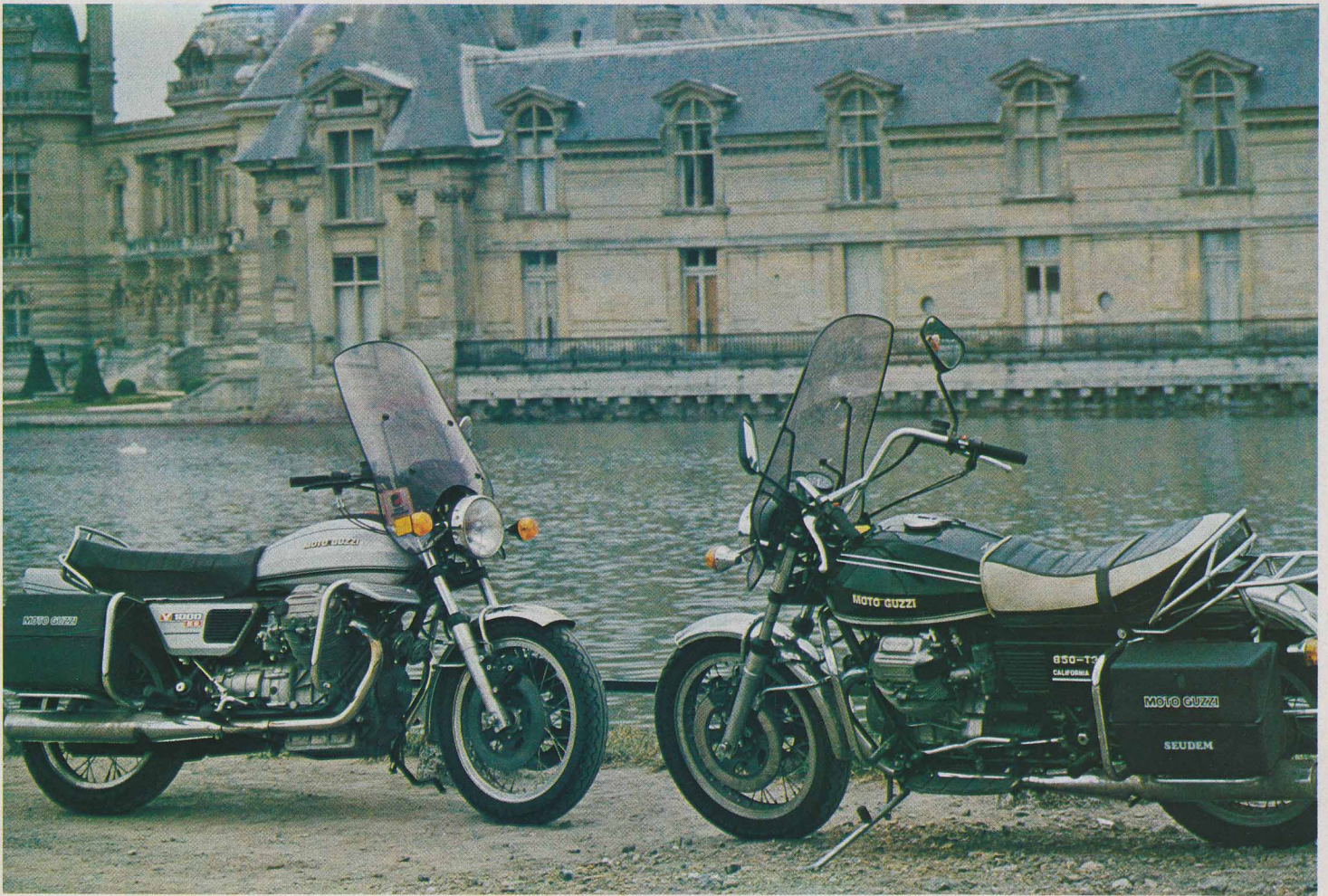


La 850 T3 et la 1000 : assez peu de différences somme toute. Mais le côté américain de la 850 est plus affirmé, ce qui justifie son appellation « California ».



Béquille latérale très longue, pas facile à mettre lorsqu'on est sur la moto : il faut descendre. La moto n'est pas très stable en pente, et la béquille se relève sèchement dès qu'elle n'est plus en appui : attention.





---

## Les amortisseurs

Il n'y a pas lieu de se plaindre de ce côté-là. Ils remplissent totalement le rôle qui leur est dévolu : ils garantissent un certain confort et une tenue de route irréprochable (sans le pare-brise). Il est seulement dommage qu'ils fatiguent vite. Au bout de 10 000 bornes, ce sont des pompes à vélo, et la mort n'est pas loin.

---

conduire que certaines autres, mais en compensation, elle offre son tempérament cool et un certain confort. La selle noire et blanche s'avère spacieuse bien qu'elle fasse glisser la passagère vers le pilote au moment des freinages tandis que, dans l'ensemble, la fourche et les amortisseurs digèrent la plupart des inégalités. Jamais, même sur les vicinales charentaises, nous n'avons souffert de coups de raquettes dans les reins. Seuls, les combinés arrières montrent quelques faiblesses, en duo et chargé, se mettant à talonner facilement. En fait, le seul manque de confort provient uniquement de la dureté de l'embrayage, de la fermeté de la sélection et de la

---

## Un échappement bruyant

Les échappements Lafranconi qui équipent les Guzzi et la California en particulier, se dégradent avec le temps, et très rapidement ils délivrent du décibel à qui mieux-mieux. Le bruit reste néanmoins tolérable dans la mesure où le bourgeois ne sortira pas son fusil. Mais il n'en demeure pas moins que cet échappement d'origine devient trop bruyant...

---

rudesse de la poignée de gaz, lesquelles finissent par occasionner des crampes.

Autre atout fabuleux de la Calif : son freinage. Comme ses sœurs, elle a été dotée du système intégral qui, vous le savez, oblige le pilote à utiliser son frein avant, et offre surtout l'avantage de mieux répartir la puissance de ralentissement. Ajoutons que les étriers et les disques sont signés Brembo, et vous comprendrez pourquoi cette 850 est sécurisante. Dans Paris et sur les routes de Normandie, j'ai apprécié à plusieurs reprises les possibilités de stopper court. Merci Brembo !

---

## Epilogue

Originale, avec de la « gueule », et un brin de frime, fiable, grande routière devant l'éternel, sécurisante, accessible mécaniquement, économique pour peu que l'on supprime le saute-vent de série, cette californienne réunit suffisamment d'atouts pour plaire aux routards pour qui les performances ne sont pas fondamentales. Ceci dit et reconnu, l'usine Moto-Guzzi ne doit pas s'endormir sur ses lauriers, même les plus récents. Le V twin a pris un sérieux coup de vieux et il serait temps de le remettre au goût du jour, c'est-à-dire de le moderniser.

Transmission, idem. Bien sûr, ces modifications ne sont certes pas envisageables du jour au lendemain. Mais, en attendant, il est important de travailler l'équipement, l'esthétique et la finition de cette Calif. Ce conseil amical nous semble d'autant plus valable que les Japonais ont tous produit des machines à la sauce californienne dont certaines sont à cardan et... à meilleur prix ! La California vaut tout de même 27 670 F...