

■ **Essai longue durée**

**Moto Guzzi 1100
California EV**

251 kg à sec

75 chevaux

9,7 mkg à 5 000 tr/mn

205 km/h compteur

76 900 F

Garantie 3 ans

4 000
kilomètres
en 1100 Calif



Quatre milles kilomètres en un mois n'est pas un exploit en soit, mais le kilométrage qu'un gros rouleur peut faire avec sa moto. Si nous avons déjà souvent eu l'occasion de rouler avec la Calif, nous n'avions jamais pu la garder aussi longtemps pour la juger au quotidien, sur tous les types de routes et par tous les temps. Le verdict est sans appel, la Moto Guzzi 1100 California EV est vraiment une superwoman dans sa catégorie.

Par Thierry Maugeon

Equipée de sa bagagerie et du grand pare-brise, la grosse Calif est vraiment taillée pour le tourisme.

■ Essai longue durée



Philippe sur la route d'Issoire, avec répartis dans les valises et le top case gros sac photo, les affaires de pluie, deux blousons pour être beau, des chaussures, ses petits changes, un énorme antivol (U plus chaîne) et dans la sacoche de réservoir son 4 heures (gâteaux, chocolat, bonbons...).

Mais au fait, dans quelle catégorie la ranger ? Cette grosse GT aux allures de cruiser n'est pas une sportive, ça c'est sûr, mais elle permet de rouler à un rythme soutenu sur autoroute et d'attaquer à en surprendre quelques sportives ou autres roadsters sur les départementales tourmentées, même avec pare brise et sacoches.

Légère comme un âne mort

Approchant les 300 kilos en ordre de marche avec pare brise, top case et sacoches, la Calif n'est pas à proprement dit une moto légère. D'ailleurs, lorsqu'on la déplace à l'arrêt, on

s'en aperçoit vite. Pourtant, dès qu'on démarre, le poids s'estompe en partie et sans devenir agile comme une 125, on la manie sans difficulté. Un tout petit peu de muscle et beaucoup d'habitude, on oublie son poids, même en actionnant les béquilles latérale et centrale.

On l'appelle «Injection»

«Une Guz qui démarre au quart de tour à froid, ça n'est plus une Guz...». C'est ce que pourrait nous dire quelque puriste obtus qui se refuse à la modernité. Eh bien si cet homme existe, qu'il retourne chercher l'eau à la fontaine et surtout qu'il n'oublie pas les bougies pour s'éclairer. L'injection a gommé les imperfec-

tions de carburation de la Calif, ne lui laissant que son bon, son très bon caractère moteur. Un bon gros twin, bien plein, bien coupleux et qui a suffisamment d'allonge pour vous propulser avec armes et bagages à plus de 200 km/h. Rhââ lovely...

Donc, je viens de vous le dire, elle démarre au quart de tour, mais pas sur la latérale qui tout en étant très stable quel que soit le type de terrain, bloque l'allumage même au point mort. Alors pour faire chauffer le bouilleur, ou tu t'assois sur la bécane et t'attends bêtement que ça passe, ou tu démarres à allure réduite pendant quelques kilomètres. «Dis moi M'sieur l'Aigle, les japs y font pas que des conneries. Inspire-toi vite des bons systèmes ou tu vas y laisser des plumes !».

Ça y est, on roule et le tempérament du moteur me fait oublier rapidement ma grogne journalière envers cette «P....» de béquille. Vroom, vroom, presque sans toucher à la boîte (toujours aussi lente la mémère...) on surfe entre les autos et c'est bon. Les deux pieds sur les larges platines, on jongle talon-pointe pour monter les rapports et les redescendre. En cas d'urgence, le freinage intégral au pied droit nous arrêtera sans bloquer les roues. Grande sérénité.

Grandes routes

Rond point de l'autoroute à Cannes, direction Villeneuve-Loubet, on cale la moto à 150 et c'est le pied. Après le péage d'Antibes, se laissant emporter par la beauté du paysage (la mer à droite, les montagnes à gauche...) on se lâche, et lorsqu'on arrive à la sortie Villeneuve-Loubet Plage (pour aller au bureau rassurez-vous) on est surpris de cruiser à 180 compteur. Quelle facilité, quel tempérament!

Philippe a été délégué pour se rendre à Issoire essayer la Voxan (voir Monde Moto N°67) et ce spécialiste des motos sportives est ravi de faire le voyage avec la Calif. Il nous avoué avoir «mis du gaz» toute la route, sans aucun comportement malsain de la machine. En fait il était bien content d'avoir un vrai pare brise et de vraies sacoches pour mettre tout son barda autrement que dans un sac à dos. Il est revenu enchanté de cette Moto Guzzi qu'il croyait agricole et même si la boîte est d'une lenteur d'un autre âge, l'ensemble est vraiment très agréable et relativement homogène avec un moteur bien plein.

Petites routes

De même pour Patrick, qui est parti en couple nous faire un tourisme sur la plus haute route d'Europe que vous pourrez lire dans un prochain numéro. Miss Calif a enchanté pilote et passagère car elle sait «balader» à 3 000 tours et vous coller au sissy bar au dessus de 6 000. Thierry qui s'est rendu au Castellet à deux reprises par les petites routes a tenu la dragée haute à quelques sportives sur plusieurs kilomètres (même sans sacoche ni pare brise, il occupait toute la trajectoire le lâche...). Vraiment une moto à tout faire.

En ville

Le tableau est forcément moins idyllique. Lourde à très basse vitesse, large entre les autos,

Moto Guzzi 1100 California EV



Patrick sur la route des cols a démonté le pare brise pour avoir plus d'air (au mois d'août, il fait très chaud) et n'a conservé que le top case pour mettre la gourde et les casse-croûte.

ce n'est assurément pas son terrain de prédilection. Elle s'en sort aussi bien que les grosses GT des autres marques sauf qu'avec la boîte, c'est pas le Pérou. Pour tout dire, quand Moto Guzzi va ressortir son «Galetto» (genre de scooter à grosses roues) vous gagnerez du temps et de la fatigue avec le «p'tit cube».

L'équipement

Un très grand top case facilement démontable contenant à l'aise un intégral ou deux casques jets plus des bricoles. Deux belles sacoches latérales pour les vêtements. Nous avons eu la machine avec un pare brise haut. Pour un pilote de taille moyenne (environ 1,72m) le haut du plexi arrive juste en face des yeux et ce n'est pas le pied. En fait, vu notre taille, nous aurions préféré le pare brise bas disponible au catalogue du constructeur. Très bonne chose pour le passager, la machine est équipée d'origine d'un sissy bar qui n'est pas du superflu quand on démarre gaz en grand.

Deux galères

Toutes les deux à notre charge. En mettant beaucoup trop de poids et de volume dans une sacoche latérale (genre je ferme en force en hurlant «tu va te fermer, morue...»), nous avons dessoudé un support. La seconde est d'avoir emmené le «peneu» arrière à plus de 12 000 kilomètres (nous pensons qu'il était d'origine) et nous pouvons vous affirmer que la carcasse tient bien moins que la gomme. Les 100 derniers kilomètres ont été fait à train de sénateur car même sur route sèche, l'arrière partait dans les virages. Pas raisonnables les garçons.

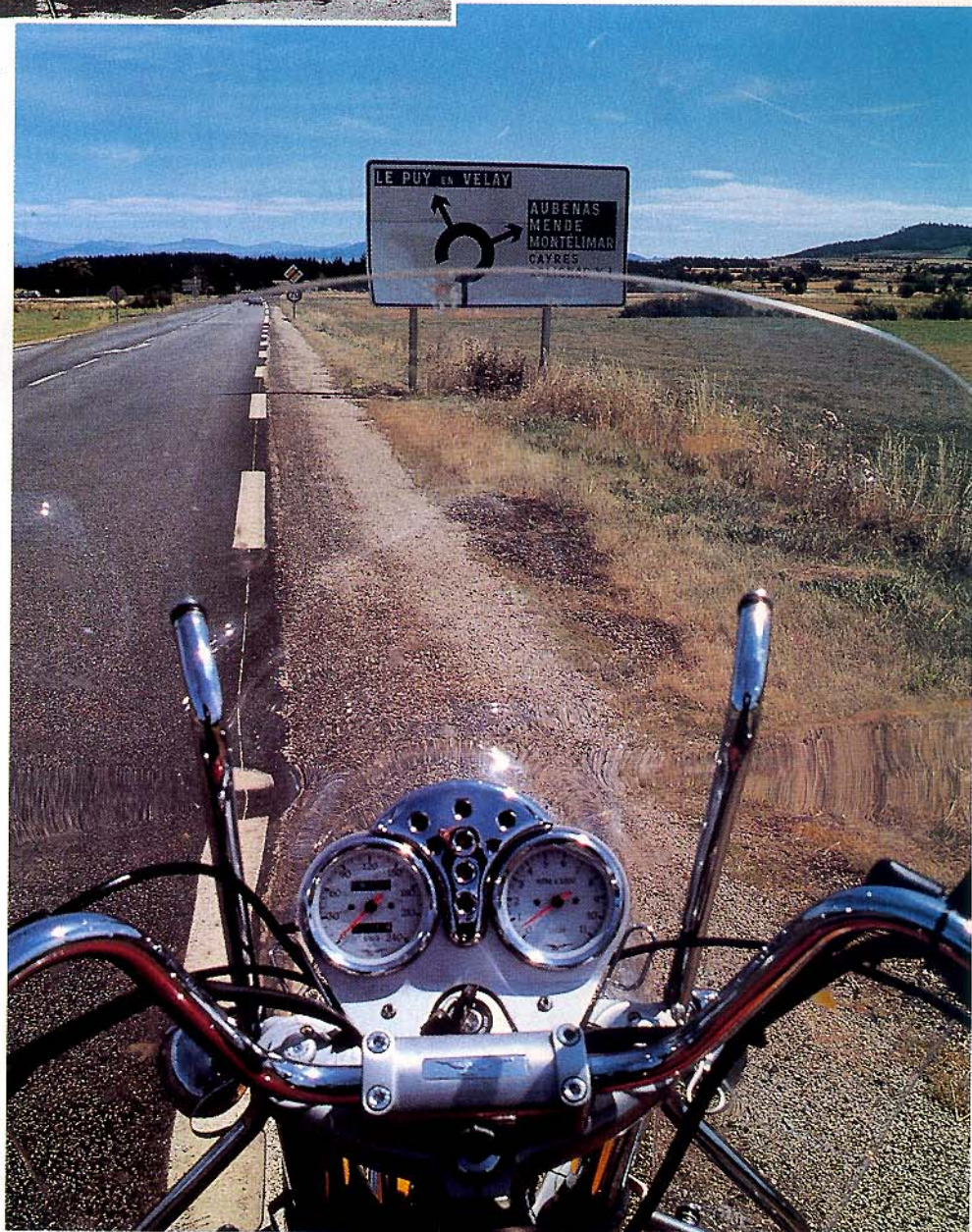
Au final

A part les deux soucis de notre fait, pas la moindre galère, pas un câble cassé, pas de consommation anormale d'huile (pourtant elle a chauffé !), pas de fuite ni de suintement, rien...

Alors quand j'entends certains dirent encore que ce qui est génial sur une Guzzi c'est que l'accès mécanique est aisé, ça me fait marrer, on a juste surveillé le niveau d'huile et c'est tout !

Maintenant, nous savons pourquoi Moto Guzzi a passé la garantie de ces motos à trois ans. En fait, si esthétiquement la Calif n'a guère évolué, l'usine a beaucoup travaillé les détails qui empoisonnaient la vie des propriétaires des vieux modèles (genre un câble de gaz tous les 3 000 kilomètres). C'est une moto attachante, pleine de caractère que nous aurions bien gardée encore un peu plus longtemps... ■

La vue exacte du poste de pilotage. Le haut du pare brise tranche le champ de vision et le bas déforme un peu. Avec un peu d'habitude, ça passe. Par contre, de jour les voyants ne sont pas trop lisibles.



■ Essai longue durée

Quelques chiffres :

Consommation moyenne.....	6 l
Autonomie avant réserve	220 km
Vitesse maxi compteur.....	205 km/h
Accélération 0 - 100 km/h	5"2
Accélération 1000 m D.A.....	25"



Sensations
moteur
-
Freinage
-
Caractère



Béquille
latérale
-
Boîte
de vitesse

**Si le pare brise se démonte en 5 minutes avec une clef allen, les sacoches et le top case se déboîtent grave à une serrure (même clef que pour les ouvrir et les fermer).
Vraiment très pratique.**



FICHE TECHNIQUE

Moto Guzzi 1100 California EV Injection

Moteur	Bicylindre en V à 90°, transversal. 4 temps, refroidi par air
Distribution	Un arbre à cames latéral entraînant des culbuteurs par l'intermédiaire de chaînes simples, 2 soupapes par cylindre
Cylindrée	1 064 cc
Alésage X course	92 X 80 mm
Rapport volumétrique	9,5 à 1
Puissance maxi	75 ch à 6 400 tr/mn
Couple maxi	9,7 mkg à 5 000 tr/mn
Alimentation	Injection électronique Weber Marelli
Allumage	Électronique digital Weber
Mise en route	Démarrreur électrique à 5 rapports
Boîte de vitesses	Arbre et cardan, rapport 4,13
Transmission secondaire	
Cadre	Cadre double berceau tubulaire, berceaux inférieurs démontables
Angle de colonne/chasse	28°/98 mm
Suspension avant	Fourche télescopique hydraulique, ø 45 mm ; débattement : 140 mm
Suspension arrière	Double amortisseur oléopneumatique réglable en hydraulique ; débattement : 120 mm
Frein avant	Double disque, ø 320 mm, étriers 4 pistons
Frein arrière	1 disque, ø 282 mm, étrier 2 pistons, freinage intégral
Pneus	AV : 110/90-18 ; AR : 140/80-17
Hauteur de selle	770 mm
Empattement	1 560 mm
Réservoir	19 l
Poids à sec (usine)	251 kg
Prix TTC	76 900 F
Coloris	Rouge et crème, noir et gris métal, bleu et gris métal
Disponibilité	immédiate
Garantie	3 an pièces et MO, kilométrage illimité

Avec sa peinture bicolore, la Calif est une belle bête et son moteur est un véritable monument.

