

4.000 KM EN 1100 CALIFORNIA EV - ESSAI LONGUE DURÉE

Par Thierry Maugeon

Quatre mille kilomètres en un mois n'est pas un exploit en soi, mais le kilométrage qu'un gros rouleur peut faire avec sa moto. Si nous avons déjà eu souvent 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 Calif est vraiment une Superwoman dans sa catégorie

Mais au fait, dans quelle catégorie la ranger ? Cette grosse EV 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 Guzz' qui démarre au quart de tour à froid, ça n'est plus une Guzz' ... ». C'est ce que pourrait vous 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 imperfections 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 au moteur me fait oublier rapidement ma grogne journalière envers cette "P..." de béquille. Vroam, vroam, 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 quand on arrive à la sortie de 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 du 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, ce n'est assurément pas son certain 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 tant 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 1,72 m) 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 vas 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 faits à train de sénateur car même sur route sèche, l'arrière partait dans les virages. Pas raisonnables les garçons.

AU FINAL

À 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 ses 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...

FICHE TECHNIQUE

Moto Guzzi 1100 California EV Injection

Moteur	Bicylindre en V à 90° transversal, 4 temps, refroidi par air
Distribution	Un arbre à came latéral entraînant les culbuteurs par l'intermédiaire de chaînes simples
Cylindrée	1064 cc
Alésage x course	92 x 80 mm
Rapport volumétrique	9.5 à 1
Puissance Max	75 ch , à 6.400 tr/mn
Couple maxi	9,7 mkg à 5.000 tr/min
Alimentation	Injection électronique Weber Marelli
Allumage	Électronique digital Weber
Mise en route	Démarrateur électrique
Boîte de vitesses	à 5 rapports
Transmission secondaire	Arbre et cardan, rapport 4,13
Cadre	Cadre doublé berceau tabulaire, berceaux inférieurs démontable
Angle de colonne/chasse	28°/198 mm
Suspension avant	Fourche télescopique hydraulique, Ø45 mm, débattement 140 mm
Suspension arrière	Double oléopneumatique réglable en hydraulique, débattement 120 mm
Frein avant	Double disque Ø320 mm, étriers 4 pistons
Frein arrière	1 disque, Ø282 mm 2 pistons, freinage intégral
Pneus	AV 110/90 18 ; AR : 140/80 17
Hauteur de selle	770 mm
Empattement	1560 mm
Réservoir	19 L
Poids a sec (usine)	251 kg
Prix TTC	76.900F
Coloris	Rouge et crème Noir et gris métal Bleu et gris métal
Disponibilité	immédiate
Garantie	3 ans pièces et MO, kilométrage illimité