

Bien choisir sa "Guz" pour mieux l'apprécier

**Moto Guzzi 750
Nevada Club**

182 kg à sec

49 ch à 6 200 t/mn

6,1 mkg à 3 200 tr/mn

175 km/h compteur

44 900 F



Moto Guzzi 1100 California / 750 Nevada

L'une est belle comme un camion, l'autre se manie presque comme une 125, mais toutes deux ont un caractère bien affirmé. Reine de la route ou reine de la ville et de la banlieue réunies, toutes les deux peuvent se conjuguer au masculin comme au féminin. Laquelle choisir pourquoi et pour qui en quelques pages.

*Par Christine Brabis et Thierry Maugeon.
Photos : Thierry Maugeon.*

Moto Guzzi 1100 California EV

251 kg à sec

75 ch à 6 400 t/mn

9,7 mkg à 5 000 tr/mn

205 km/h compteur

76 900 F

Belles et très originales,
nos deux Moto Guzzi n'ont pas
à rougir face aux productions
japonaises ou américaines.

■ Comparatif



Custom très regardé, la Nevada est basse de selle et pleine de chromes. C'est pourtant bien une machine italienne.

Bien que nous allons ci-après parler des deux motos, nous parlerons beaucoup plus de la 750 Nevada car la Calif a fait l'objet de nombreux essais dont celui du dernier numéro (4 000 km en 1100 Calif). Notre comparatif aujourd'hui a plutôt pour but de guider ceux que le look et le caractère des deux belles italiennes intéressent mais qui ne savent pas laquelle choisir. Tout est affaire d'expérience, d'utilisation et de porte monnaie car ces deux machines pourtant si proches en motorisation sont fondamentalement différentes en caractère, même si les deux sont fortement affirmées.

Ras le bol des clichés

«La petite pour les filles, la grosse pour les garçons» ou encore «une 750 pour la ville tu vas pas la tenir»... oubliez les clichés et laissez-vous guider. Tout d'abord il faut savoir que ces deux machines ont une base moteur identique (Twin en V culbuté) mais leur cylindrée respective change bien des choses. Il est évident que notre petite Nevada a beaucoup moins de couple et beaucoup moins de puissance. Pourtant grâce à une partie cycle plus vive et un poids réduit face à sa grande sœur, la petite 750 est un vrai régal en agglomération et permet un pilotage plus fun que la Calif, qui, dans ces conditions est beaucoup plus pataude. En fait, la Nevada Club se manie presque comme une grosse 125 car son empattement réduit (1 482 mm) permet un joyeux slalom entre les «chicanes mobiles» et son double disques lié à

Si proches au niveau du look, si lointaines en comportement et en agilité, il est essentiel au moment du choix de ne pas se tromper de cylindrée !

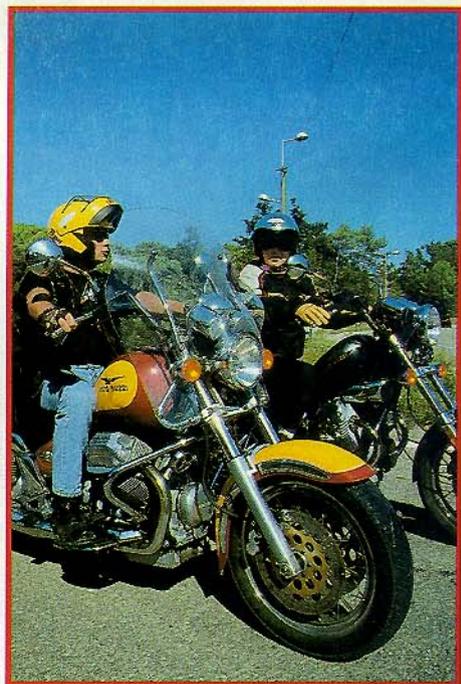
son poids de 182 kg est un atout pour les freinages d'urgence. Vous l'avez compris, en agglomération, la Nevada est la meilleure et elle enterre facilement la Calif.

Nationales et départementales

Si vous habitez la Beauce, n'importe quelle enclume à deux roues vous semblera bonne ! Dans le reste de la France, celle qui vallonne, celle qui virole, celle qui donne à la moto toute son essence, les machines les plus joueuses sont les plus appréciées. Là encore, la Nevada sera devant sa grande sœur mais de peu et uniquement en solo. En Duo, le confort au dessus de la moyenne de la 1100 California fera la différence, autant pour le pilote que pour le passager. Seule la pédale de frein de la grosse mémère sera gavante à la longue si on force le rythme, car il faudra sans cesse lever même le talon pour l'appuyer correctement.

Voies rapides

Les chevaux parlent et la 1100 enroulera à un rythme beaucoup plus soutenu que la 750 et sans fatiguer le moins du monde. Elle est faite



Le dépouillement de la Nevada face à la California donne à la petite 750 une finesse digne d'une petite cylindrée. En ville, son agilité ravira le pilote.

Moto Guzzi 1100 California / 750 Nevada



Bonne, belle et avec du caractère : envisagez la Calif !

pour ça, bouffer des bornes à bonne allure, et elle le prouve. Dans ces conditions rapides, notre petite Nevada se contentera d'un 130/140 de croisière au maximum, alors que la California pourra tenir sans broncher un 160/180. Là encore,

Le V-Twin Moto Guzzi est à lui seul un monument qui défie le temps et les futures normes. Il est encore temps de profiter pleinement de son caractère très affirmé.

avec un passager la Club baissera d'un ton alors qu'on a presque l'impression que la 1100 se moque de la charge.

Et au quotidien ?

Si la Nevada est un peu énervante et capricieuse au démarrage (carburateurs) la Calif réagit au quart de tour grâce à son injection. Le maniement des béquilles (latérales et centrales) est beaucoup plus aisé sur la Nevada. Non seulement elles sont mieux étudiées, mais en plus, la moto est plus légère. Les boîtes de vitesses sont toutes deux très

lentes, mais la Nevada vous gratifiera en bonus de faux points morts. Comme toutes les boîtes à l'ancienne, il faut bien décomposer les passages de vitesses et un peu «latter» le sélecteur pour que tout ailles bien. Un coup à prendre, tout simplement.

Par contre, elles sont équipée d'une transmission à cardan d'excellente facture qu'on finit par oublier.

Les deux machines vous offriront une autonomie de plus de 230 kilomètres (200 en conduite très rapide). En moyenne, la Calif boira 6 litres aux cent kilomètres contre 5 pour la Club. Pas de tension de chaîne grâce aux cardans aussi efficaces et discrets sur l'une comme sur l'autre et donc pas de projections de graisse sur la jante arrière, c'est toujours plus facile à nettoyer. Finalement, les deux motos ne sont pas trop exigeantes en entretien. Bien vérifier l'huile de temps à autre et surtout respecter les révisions et les vidanges.

Motos unisexes

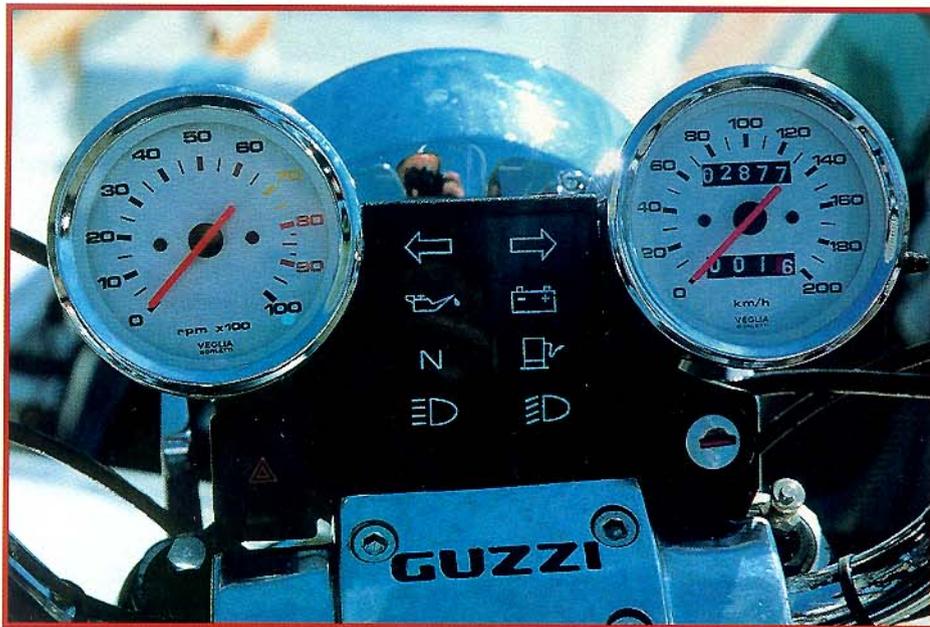
Si en roulant, les deux machines ne demandent pas une poigne au dessus de la moyenne (comme une Centauro par exemple), pour les manœuvres à basse vitesse il faudra un peu d'habitude pour ne pas se déstabiliser, avec la Calif qui pèse son poids tout de même. D'ailleurs, quand on descend de la 1100 pour chevaucher la 750, c'est comme si on passait sur un vélo. C'est le poids et le gabarit qui change, mais les deux motos sont très sympa

Le V-Twin Moto Guzzi est une institution.

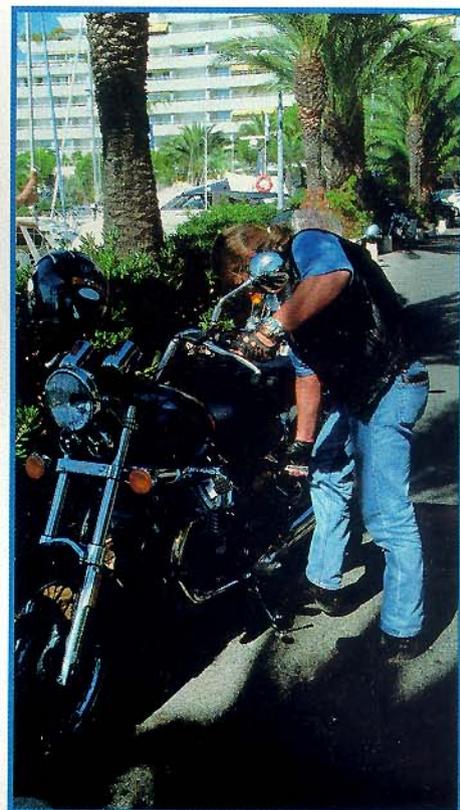
Beau, bourré de couple donc de caractère, c'est loin d'être le plus performant de la catégorie mais c'est certainement le plus attachant.



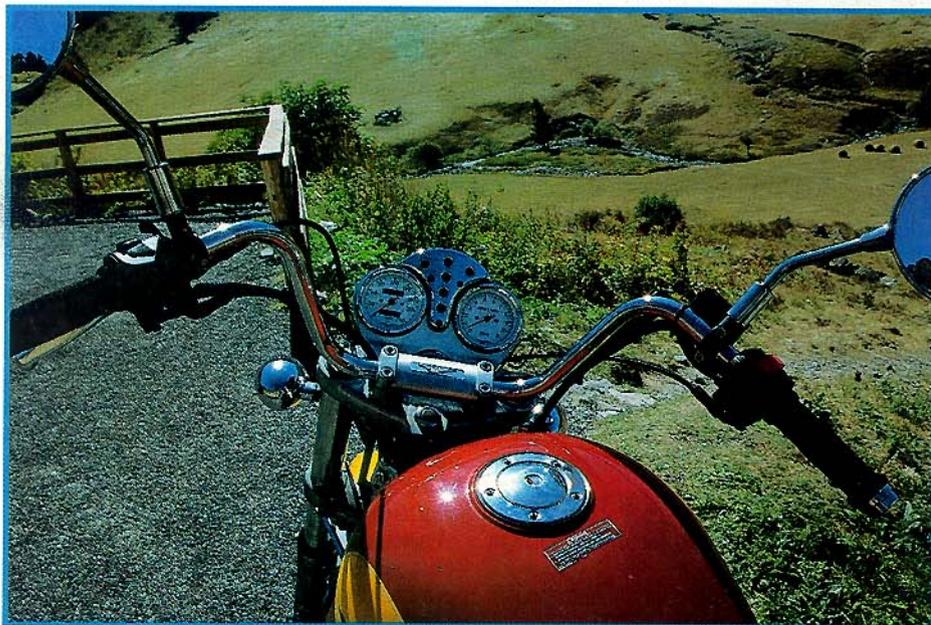
■ Comparatif



La planche de bord de la Nevada n'est pas du meilleur goût, mais ses voyants sont lisibles et il y a des feux de détresse. Celle de la Calif est plus raffinée mais au soleil on ne voit pas s'allumer le voyant de réserve et le warning fait défaut.



Le béquillage de la Nevada est une formalité dont même un nain flapi pourrait s'acquitter. A noter la poignée latérale escamotable prévue à cet effet.

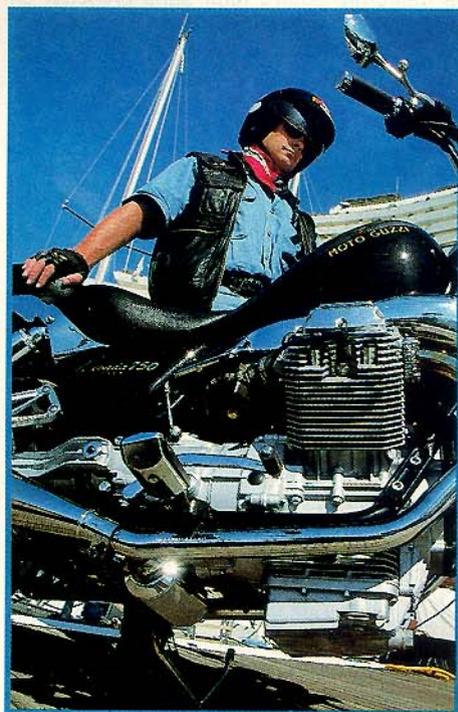


et très regardées finalement par rapport à bien des japonaises. Et puis lorsqu'on est à bas régime et qu'on donne un coup de gaz, sans avoir besoin de rentrer une vitesse le moteur vibre de gauche à droite (couple de renversement) et donne une accélération que l'on sent vraiment, même si certaines motos sont beaucoup plus efficaces chrono en mains en reprise. Pour Christine qui aime les deux machines, il est plus facile d'aller bosser avec la 750 (20 bornes tout de même, dont 10 d'autoroute) qu'avec la 1100 même si la Calif roule plus vite. En effet, la maniabilité supérieure de la Nevada l'emporte sur un trajet aussi court. Thierry pense la même chose mais parce qu'en ville il roule comme avec un gros scooter : on/off, gaz/freins. Cet exercice et évidemment beaucoup moins facile avec la Calif. De l'avis des deux également, on a les jambes un peu trop repliées sur la 750 ce qui est fatiguant sur des distances dépassant les 100 kilomètres. Il faudrait en fait des repose-pieds avancés pour les grandes routes.

Les deux machines ont un terrain de prédilection très différent. La petite 750 préfère la ville et les routes tourmentées, la grosse 1100 est une véritable bouffeuse de kilomètres et une arme pour le duo.

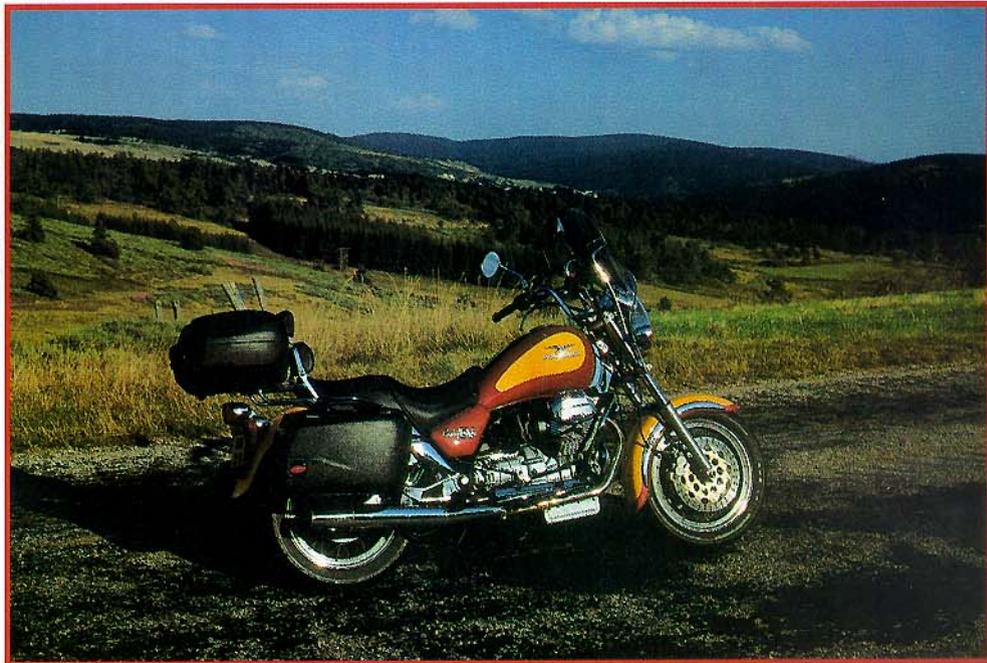
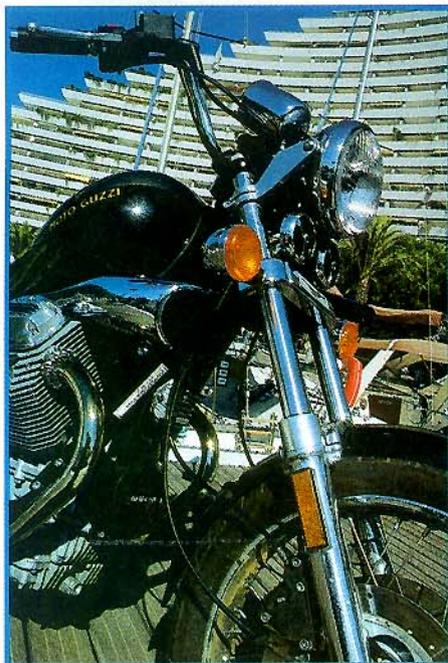
Par contre, Christine regrette que la Nevada n'ait pas l'injection, car c'est un vrai plus en roulant et le démarrage serait certainement plus aisé. Pour elle, mettre en route la 750 est une galè-

re quotidienne où il faut jongler entre starter et poignée de gaz. De plus, à froid elle a un ralenti irrégulier. Apparemment, notre moto d'essai était mal réglée à ce niveau là, car de l'aveu de motards ayant la même machine, le phénomène n'est pas si important. Mais que voulez-vous, on a pris l'habitude de tout vous dire, alors on vous dit tout !



Le look custom sied parfaitement à la Nevada. Une moto discrète et chic à la fois.

Moto Guzzi 1100 California / 750 Nevada



Y a pas photo

Côté budget, y'a pas photo, la 750 est beaucoup moins chère que la 1100 et si vous utilisez plus votre moto sur des trajets moyens ponctués d'agglomération c'est certainement le bon choix. Si par contre vous partez sou-

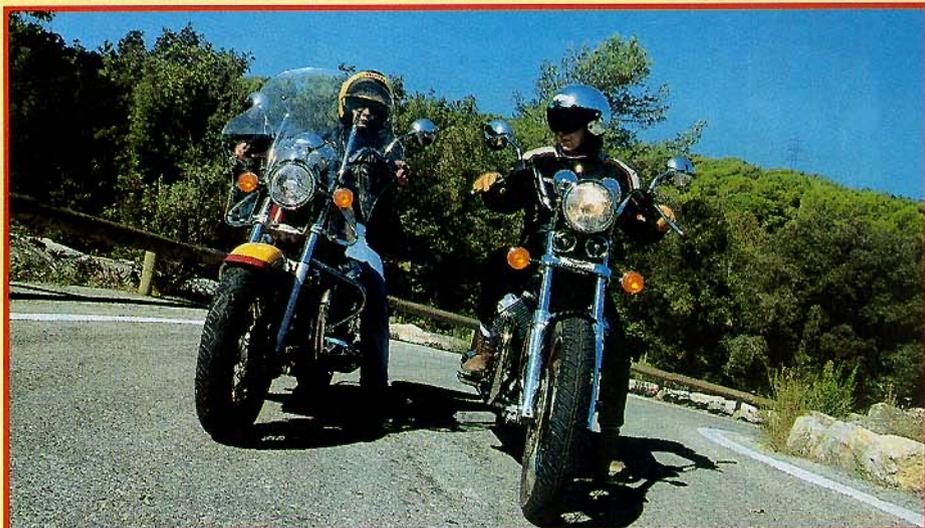
vent en week-end avec armes et bagages, votre passagère (ou passager) vous remerciera d'avoir opté pour la 1100. Détail très important, les deux machines sont garanties trois ans, c'est un plus appréciable que l'on avait pas l'habitude de voir sur des motos européennes. ■

Reine des GT-Customs, la 1100 California Injection est vraiment une machine à conduire une fois dans sa vie. Tirez vous une bourre en montagne avec par exemple une Gold Wing, une super sportive, une Harley, vous risquez d'en surprendre plus d'un.

FICHES TECHNIQUES

Moto Guzzi 750 Nevada Club

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	744 cc
Alésage X course	80 X 74 mm
Rapport volumétrique	9 à 1
Puissance maxi	49 ch à 6 200 tr/mn
Couple maxi	6,1 mkg à 3 200 tr/mn
Allimentation	2 carbur. Dell'Orto ø30
Allumage	Électronique digital Marelli
Mise en route	Démarrateur électrique
Boîte de vitesses	à 5 rapports
Transmission secondaire	Arbre et cardan, rapport 3,87
Cadre	Cadre double berceau tubulaire, berceaux inférieurs démontables
Angle de colonne/chasse	28°/90 mm
Suspension avant	Fourche télescopique hydraulique, ø 38 mm ; débattement : 140 mm
Suspension arrière	Double amortisseur réglable en précontrainte ; débattement : 120 mm
Frein avant	Double disque, ø 270 mm, étriers 1 pistons
Frein arrière	1 disque, ø 260 mm, étrier 1 pistons
Pneus	AV : 100/90-19 ; AR : 170/80-15
Hauteur de selle	710 mm
Empattement	1 482 mm
Réservoir	16 l
Poids à sec (usine)	182 kg
Prix TTC	44 990 F
Disponibilité	immédiate
Garantie	3 an pièces et MO, kilométrage illimité



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
Allimentation	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 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
Disponibilité	immédiate
Garantie	3 an pièces et MO, kilométrage illimité