

Texte Patrick Massias
Photos David Reygondeau



Moto Guzzi 1100 Jackal

Santé, sobriété...

Cela fait plaisir de voir une belle grosse moto, simple et massive, qui laisse à penser qu'un bout de route en sa compagnie sera agréable. **C'est le cas de la Jackal, une extrapolation de la sempiternelle California, qui remet au goût du jour les joies d'un bonheur dénué de tout artifice. À la vôtre.**

Le retour en grâce des constructeurs italiens est maintenant amorcé depuis quelques années et derrière la locomotive Ducati, les marques emblématiques accrochent les wagons comme elles peuvent. Moto Guzzi tient absolument à faire partie du convoi — ça se comprend, l'histoire repasse rarement dans les mêmes gares — et se démène pour avoir sa part du gâteau. Normal, c'est la marque transalpine la plus ancienne et elle bénéficie d'un capital sympathie intact auprès des amateurs indéfectibles du V transversal, et il y en a, plein. D'un autre côté, Moto Guzzi sait très bien que ce ne sont pas ces fans transis qui assureront son expansion, il faut chercher ailleurs de

nouveaux clients en mal de mécaniques à fort caractère. Et après avoir mené à bien une restructuration conséquente et indispensable pour aborder le troisième millénaire, la vénérable institution se penche désormais sur ses produits. En attendant la toute nouvelle V11 Sport et d'autres nouveautés espérées depuis un bon bout de temps, Moto Guzzi nous fait le coup de la Jackal, une California dépouillée qui la joue franc-tireur et renouvelle agréablement le concept de cette machine qui existe maintenant depuis... euh, on ne sait même plus vraiment. Remarquez, rien de révolutionnaire dans cette Jackal, mais une extrapolation qui va dans le bon sens car chez Guzzi, la tradition n'est pas un vain mot et on n'envisage



Le sex-appeal de la Jackal repose sur des arguments simples et percutants : strip-tease jusqu'à l'os



pas une seconde de brader les valeurs de la maison. Si la California s'apparente à un cruiser au style un peu extraverti dont les qualités routières sont indéniables et font recette depuis des années (surtout dans sa dernière version, parfaitement remise au goût du jour), le look un peu ostentatoire peut en rebuter certains, peu enclins à adhérer à l'imagerie custom & co. La Jackal reprend les lignes générales de sa grande sœur certes, mais l'abandon d'un grand nombre d'accessoires permet de retrouver l'essentiel en sublimant le propos : visiblement, nous avons affaire ici à une machine dont le sex-appeal repose sur des arguments simples et percutants, et cela lui va bien au teint. Appréciez donc une allure massive dont l'argument principal est le gros V-twin transversal, des lignes basiques et éternelles tendance "bobber", ainsi qu'une présentation minimaliste pas forcément désagréable, le plus étant souvent, on le sait, l'ennemi du bien. Dénudée, la grosse Guzzi drague plutôt du côté des roadsters, la nervosité en moins, le côté intemporel en plus, probablement ce qu'on peut appeler le charme de la force tranquille qui émane de tout ce bon acier italien. Ce parti pris esthétique admis et même applaudi des deux mains — vive la

Jackal à la place du Calif'

Dénudée par la volonté de ses créateurs, cette nouvelle Guzzi peut malgré tout se refaire une garde-robe, tout est prévu pour combler les désirs des futurs propriétaires. Mais il ne s'agit pas non plus de se refaire une Calif'... Inventaire :

- pare-brise confort ou sport
- porte-bagages
- sissy-bar
- sacoches rigides et top-case
- caches berceaux de cadre chromés
- pare-cylindres chromés
- groupe optique chromé
- cache-culbuteurs en alu
- tableau de bord avec compte-tours
- second disque avant
- amortisseurs arrière Sachs
- silencieux inox
- poignées passager
- béquille centrale...

... de quoi personnaliser au mieux cette proposition intéressante !

simplicité, le reste de la démarche de la Jackal peut être décrypté. Si le moteur conserve ses caractéristiques propres, à savoir l'injection et des culasses deux soupapes, la partie-cycle est également logée à la même enseigne que la California puisque l'on retrouve le même cadre et la même fourche.

Processus simplificateur

En fait, c'est sur l'équipement que la différence se fait, ce qui permet de simplifier la bête et surtout, de faire faire chuter le prix, car à 58 990 F la Jackal s'affiche à 18 000 de moins que la California, ce n'est pas rien et ça laisse un budget pour la reub'. Évidemment, une telle cure se ressent à tous les niveaux et la Jackal fait l'impasse sur tous les chromes de la Calif', mais pas seulement. Comptez donc sur l'abandon des trois disques et du fameux système de freinage intégral cher à la marque, un tableau de bord réduit à sa plus simple expression (pas de compte-tours), des repose-pieds normaux, une selle fakir et, d'une manière générale, un certain dénuement dans la finition, mais c'est





bien ce qui fait l'intérêt de la Jackal. La prise en mains de cette Moto Guzzi est d'une facilité dérisoire, la grosse machine se laisse en effet appréhender avec une bonne volonté évidente grâce à une position de conduite quasi idéale. Selle basse, guidon accueillant, les genoux planqués derrière les cylindres maousses et le regard au-delà de la platine de compteur, rien ne vient perturber le message que la Jackal distille : ici, pas d'esbroufe, juste du feeling et si possible du bon. D'ailleurs, dès que le twin vrombit, aucun doute n'est possible : la machine se balance sous l'effet du couple de renversement, éructe un peu à bas régime et offre son lot de bonnes vibrations, signes incontestables d'une mécanique pleine de vie malgré la modernisation de ses périphériques comme l'injection. Par contre, une autre chose qui n'a pas changé, c'est la boîte de vitesses. Certes, le sélecteur double branche permet de s'économiser les nougats, mais pour le reste, c'est clonc, crac et vroom, avec toujours

autant de faux points morts que de rapports et une certaine rusticité dans la commande... Mais c'est un trait de caractère auquel les guzzistes tiennent par-dessus tout, paraît-il. Ce particularisme accepté malgré tout de bonne grâce, la Jackal révèle un caractère assez jovial avec, tout d'abord, un comportement routier extrêmement conciliant. Maniable et facile — rappelons que c'est quand même une 1100, cette Guzz' s'acquitte avec aisance d'un usage citadin où l'on profite au maximum d'un moteur plein comme un œuf.

Complicité mécanique

Le brave V-twin s'avère généreux sur le coup de gaz et propulse l'équipage avec une belle vigueur, ponctuée d'une sonorité ample et grave. Sur la route, les sensations sont également au rendez-vous dans la mesure où l'absence de protection n'incite pas à une attaque d'outre-tombe ni à des vitesses sidérantes, ce qui n'est d'ailleurs pas la vocation de l'engin. Pour le reste, c'est du pur panard car la Jackal est bien ce genre de moto dont le pilotage demande de l'attention, ou plutôt suggère qu'on lui accorde de l'attention, ce qui n'est pas tout à fait la même chose. On est ici très loin des produits insipides et sans âme même si archi-performants, la Jackal ne mange pas de ce pain-là. Ce qui est fort, ce n'est pas que cette moto demande vraiment de l'attention car tout réagit au doigt et à l'œil : la tenue de route est impeccable, l'agilité convaincante, le freinage de bon niveau et le moteur un vrai régal sur toute sa plage d'exploitation, rien qui ne puisse perturber le maître à bord. C'est la nature de son comportement qui replace le pilote dans un état d'esprit propice à cette complicité mécanique : à l'écoute et en réceptivité permanente. Une autre façon d'apprécier la route et son univers, un sentiment que l'on n'éprouve finalement que sur de trop rares motos. Mais la contemplation de ces états d'âme d'un autre monde est tout de même limitée par un trait de caractère beaucoup plus terre à terre : au bout d'un court moment, la selle se révèle être un vrai supplice. Associée à des amortisseurs arrière dont la sécheresse est quasi inhumaine, cela donne l'impression de chevaucher un rondin — avec une âme certes, mais un rondin quand même. C'est probablement pour cela que les responsables de Moto Guzzi ont prévu une liste d'accessoires assez conséquente. Parmi ceux-ci, une selle plus accueillante figure en bonne place, pour les amortisseurs, ce sera à vous de voir... Mais à part ces deux défauts qui malmènent quelque peu le plaisir que l'on peut ressentir à son guidon, la Jackal est une de ces excellentes surprises qui font tout le sel de la moto, c'est dire...

California
JACKAL

Spécifications

SPÉCIFICATIONS
Marque : Moto Guzzi
Modèle : California Jackal

MOTEUR
Type : bicylindre en V 4 T
 refroidissement par air
Cylindrée : 1064 cm³
Alésage x course : 92 x 80 mm
Distribution : 1 ACT latéral, culbuteurs
 et 2 soupapes par cylindre
Alimentation : injection électronique
 Weber Marelli
Allumage : électronique

TRANSMISSION

Boîte de vitesses : 5 rapports
Embrayage : monodisque à sec
Secondaire : par arbre et cardan

PARTIE-CYCLE

Cadre : double berceau en acier
Fourche : télescopique classique
 ø 45 mm, débat. 140 mm
Suspension ar. : deux amortisseurs,
 rég. en précontrainte, débat. 120 mm
Frein av. : simple disque ø 320 mm,
 étrier 4 pistons
Frein ar. : simple disque ø 282 mm,
 étrier 2 pistons
Roues av./ar. : jantes en acier rayonnées
Pneus av./ar. : 110/90-18 ; 140/80-17

DIMENSIONS ET POIDS

Empattement : 1560 mm
Poids : 252 kg
Hauteur de selle : 770 mm
Réservoir : 19 l
Coloris : rouge, noir, gris métallisé

PERFORMANCES

Puissance : 74 cv à 6400 tr/min
Couple : 9,7 mkg à 5000 tr/min
Vitesse : env. 200 km/h
Prix : 58990 F

IMPORTATEUR

Moto Guzzi France
 tél. : 01 41 51 11 90

