

est dans

La Jackal est une California déshabillée et privée, notamment, de ses caches chromés. On perd parfois à montrer ses dessous : certaines finitions apparaissent un peu douteuses !

Même si la quête de la bonne affaire n'a jamais été la principale motivation de l'achat d'une moto (surtout dans cette catégorie), le prix est un élément de plus en plus déterminant.

Pour une grosse cylindrée, les constructeurs savent que la fourchette 50/60 000 F est un budget idéal. D'où l'idée de simplifier un modèle existant, en l'occurrence la California, afin que les économies réalisées sur les détails (voir liste des modifications

en encadré) permettent de passer sous la barre des 60 000 F. L'important étant que cette simplification ne détruise pas l'harmonie esthétique... ni les qualités dynamiques de la moto.

Et force est de reconnaître que cette California dépouillée n'a ▶

► rien perdu de son pouvoir séducteur. Au contraire, le minimalisme lui réussit plutôt bien, et met en évidence son torse d'athlète souligné par la disposition des cylindres en V et le gros réservoir.

La disparition de nombreuses pièces chromées (une économie de base, et pas la moins importante) valorise les lignes classiques et indémodables de cette Guzzi. Toutefois, ceux qui flashent sur les chromes pourront équiper leur Jackal de ces fioritures proposées en option. Quant aux qualités dynamiques, soyez rassurés en apprenant que la Jackal a gardé l'essentiel de ce que l'on aime dans la California. A savoir son moteur et sa partie-cycle.

Un moteur pour gourmands

La Jackal, comme la California, est à ranger dans la famille des cruisers. Pas vraiment custom par sa position de conduite, pas tout à fait routière à cause de son manque de protection, c'est une moto somme toute proche des roadsters, l'agressivité en moins. Une moto faite pour rouler cool et déguster les généreuses sensations mécaniques du gros V twin culbuté. Quel moteur ! A des années-lumière des standards actuels, mais au charme éternellement surprenant. Par son effet de couple de renversement au coup de gaz à l'arrêt, par ses vibrations omniprésentes sans être inconfortables si ce n'est pour la lecture des rétros, par sa sonorité profonde, impérieuse, agrémentée du cliquetis des culbuteurs. Enfin et surtout par son caractère de tracteur qui vous empoigne vigoureusement en sortie de virage. Un moteur sensuel pour gourmands d'émotions. Il ne délivre que 71 ch, accélération et vitesse de pointe sont sans prétentions. Pourtant, dans ces domaines, la Calif en donne plus que la plupart des customs. Ce moteur magique reste handicapé par une boîte de vitesses d'un autre siècle, bruyante, ferme et au ver-

Performances

		Moto Guzzi Jackal
Vitesse maxi	Compteur	210 km/h
	Réelle	193 km/h

Accélérations (secondes - km/h)

0 à 100 km/h	4"7	76 m
0 à 200 km/h	-	-
0 à 200 m DA	8"4	137 km/h
0 à 400 m DA	13"2	164 km/h
0 à 1000 m DA	25"4	184 km/h

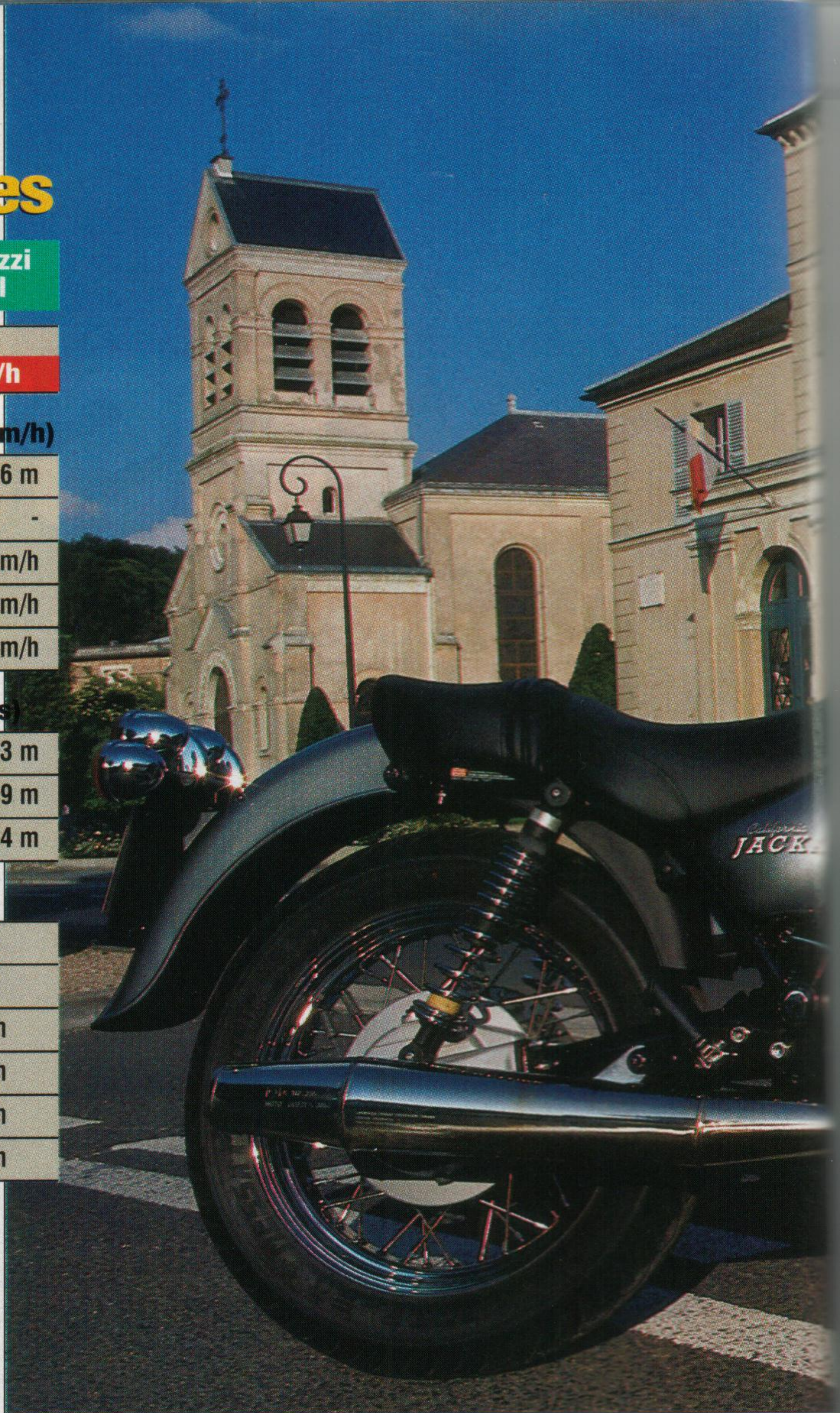
Reprises (secondes - mètres)

60 à 90 km/h	4"0	83 m
90 à 130 km/h	6"1	189 m
130 à 160 km/h	6"3	254 m

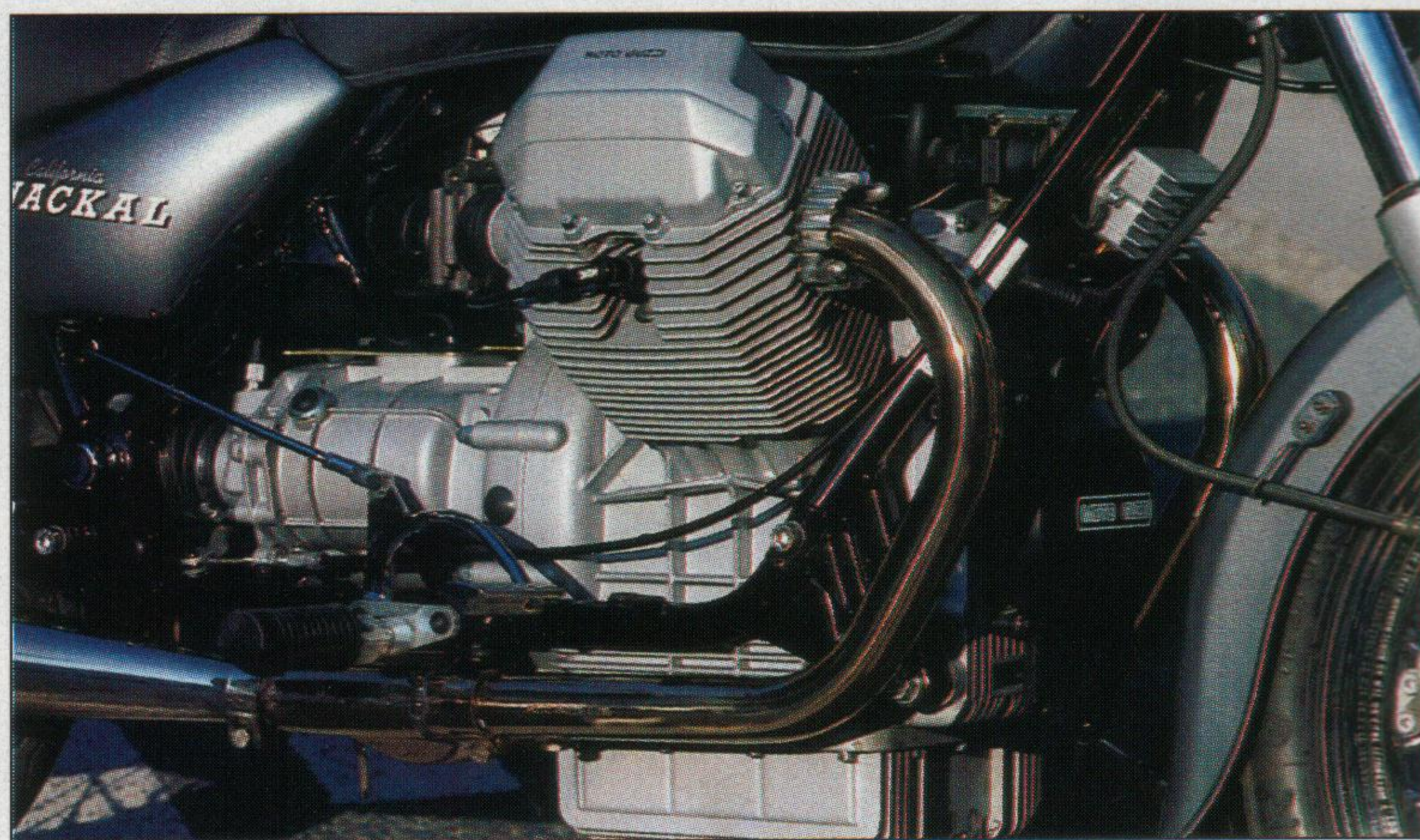
Etalonnage compteur

50 km/h	48 km/h
90 km/h	85 km/h
110 km/h	105 km/h
130 km/h	122 km/h
160 km/h	149 km/h
200 km/h	185 km/h

Avec un moteur en tous points identique à celui de la California EV, la Jackal réussit à faire une petite différence... à son avantage : elle vaut 10 km/h de mieux en pointe (193 contre 184) et grappille quelques dixièmes à sa grande sœur lors de chaque test d'accélération. Sans doute grâce à sa sévère cure d'amaigrissement : elle affiche 252 kilos tous pleins faits sur la bascule, contre 268 pour l'EV.



Le chrome passe à la tra



Valeur sûre

Ce bon vieux culbuté de 1064 cm³ est encore étonnant de vigueur, mais il est préférable de garder l'aiguille du compteur au-dessus de 70 km/h pour les reprises sur le dernier rapport.



SERVICE RAPIDE

Moins 100 F sur le tarif d'un MACADAM 90 X + valve offerte*

*Moins 100 F ttc, chez tous les concessionnaires YAMAHA affichant l'opération.



Des prix qui tiennent la route.

Du 3 Mai au 30 Juin 99.





Conso

Moto Guzzi Jackal	
Réservoir	19 l
Réserve	env. 4 l
Moyenne	5,3
Autonomie moyenne avant réserve	km 283
avec réserve	358 km

rouillage imprécis (ce défaut mécanique majeur de la Guzzi lui donne tout son piquant, jugent certains) et par un manque de souplesse en usage citadin. Les repose-pied on ne peut plus classiques de la Jackal sont bien plus pratiques que les marche-pieds de la California EV. La pédale de frein tombe bien sous le pied et le sélecteur double branche est un précieux allié pour le passage des vitesses.

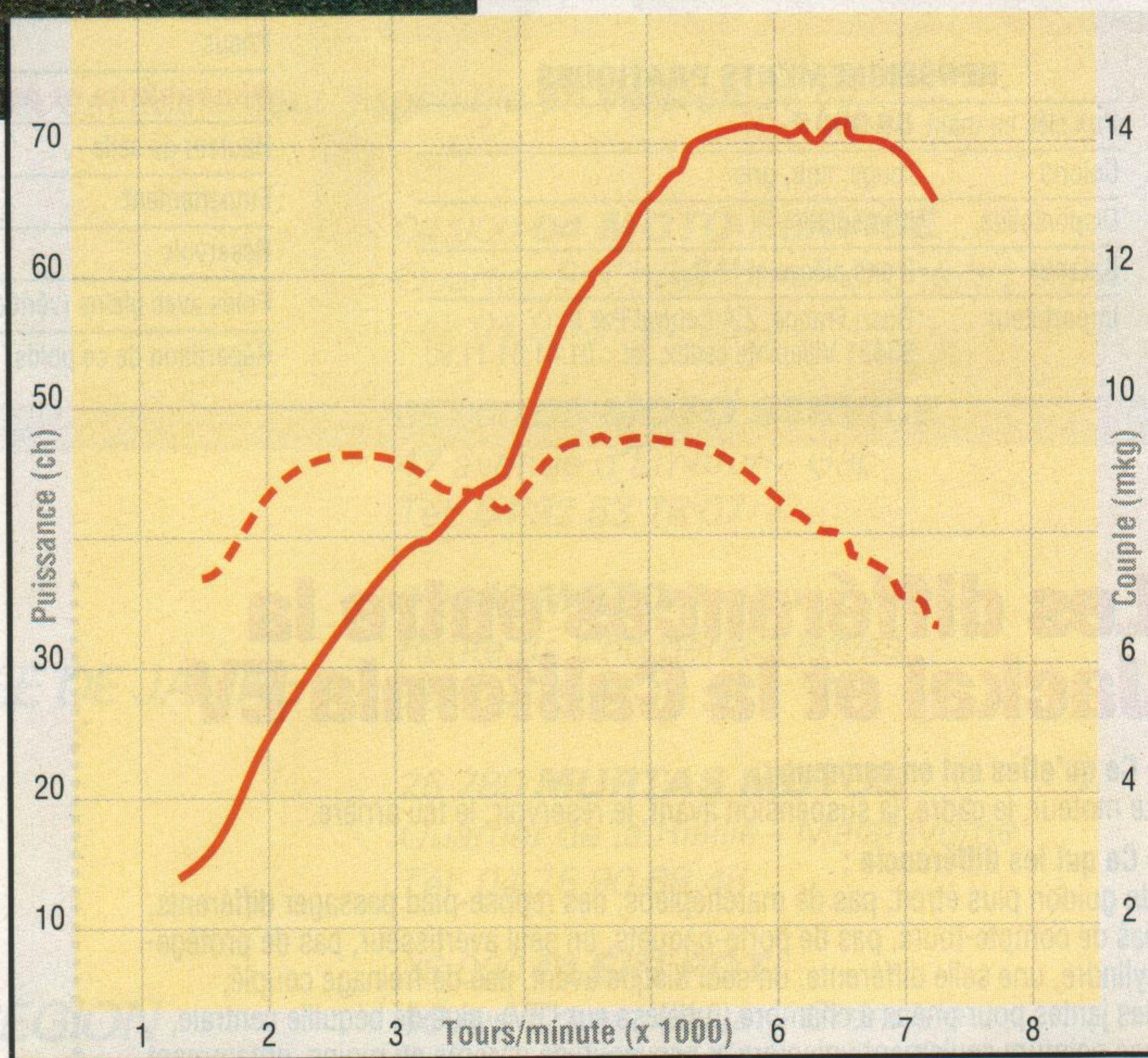
Achetez-lui une selle !

L'agilité est, avec le moteur, l'autre sujet de satisfaction pour celui qui redécouvre une California. Dans sa catégorie, elle est une des plus maniables (on remercie en passant l'étroitesse du pneu avant). Légère et précise de direction, la Jackal est un véritable régal lorsqu'il s'agit de négocier les ronds-points, les coins de rues... bref tout ce qui agrmente notre environnement citadin. Par ailleurs, cette partie-cycle surprend par sa rigidité et sa faculté à avaler les grandes courbes sans louvoyer. Ajoutez-y une garde au sol loin ▶

Les commandes manuelles sont douces (merci l'injection !), mais la sélection et l'amortissement du cardan restent rugueux.

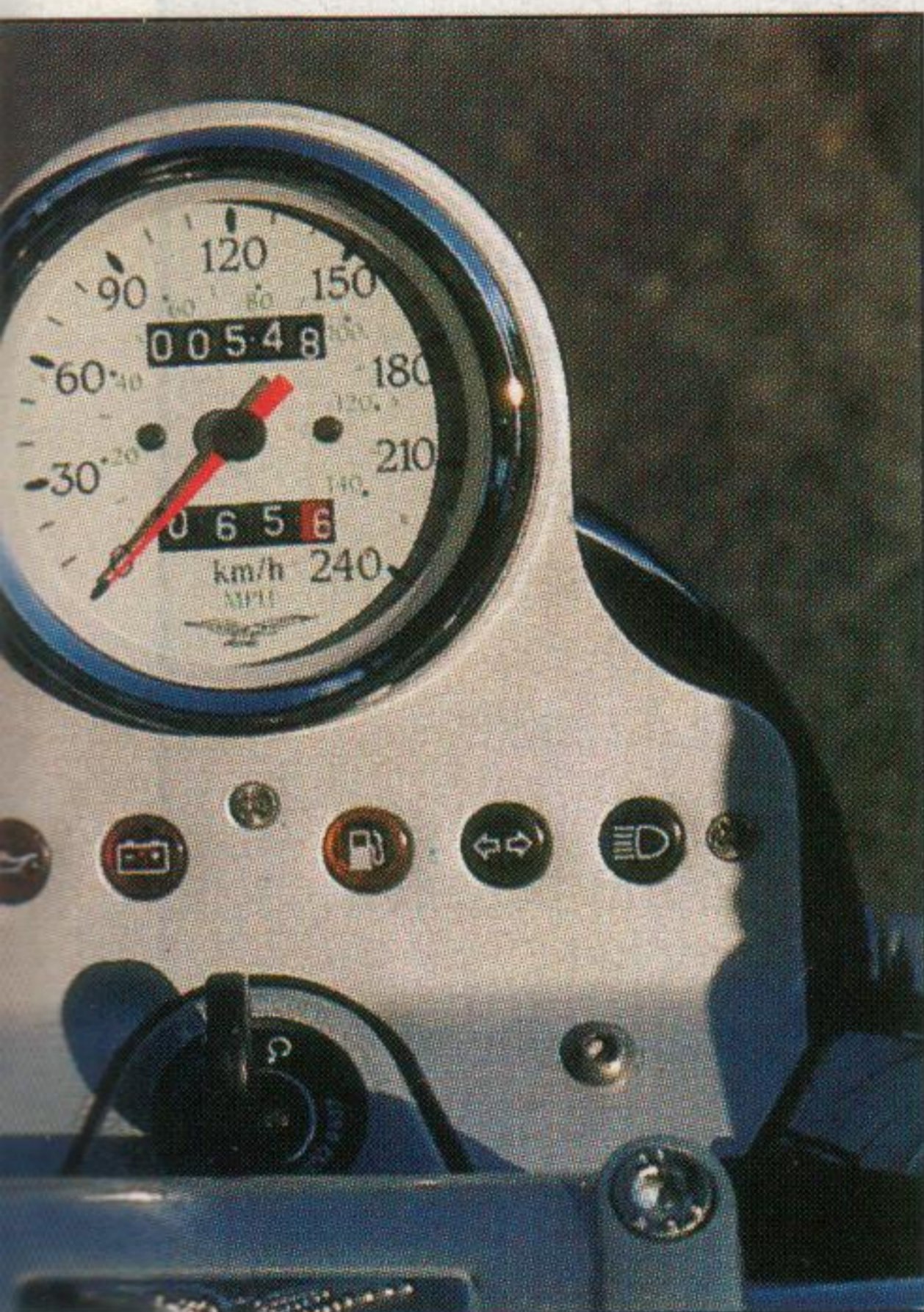
Moto Guzzi Jackal

Couple - - - - - 9,5 mkg à 4601 tr/mn
Puissance ——— 71,8 ch à 6527 tr/mn



Mesures effectuées sur un banc de puissance Fuchs modèle Bei 251 chez Espace Tuning, 108 ter rue de Fleury, 92140 Clamart.

pe, l'essentiel demeure



Strict minimum

Le tableau de bord est, comme le reste de la moto, minimaliste. Un compteur façon horloge de grand-mère, six voyants sur une platine et basta.

Une Guzzi California se conduit sur le couple, et en la matière la Jackal annonce clairement la couleur : dès 2000 tours on s'approche de la valeur maxi pour ne quasiment plus la quitter - sauf une légère faiblesse entre 3 000 et 4 000 tr/mn. Le couple est là quand on a besoin de lui, la puissance aussi : la Guzzi pousse de façon constante pour s'interrompre vers 5 500 tours. Exactement ce qu'il faut pour cruiser tranquillement avec armes et bagages... ou sortir fort d'un virage en profitant d'un excellent châssis.

DEVIS & SOUSCRIPTION



3615 "MOT'OCCAS." 2,23 €/mn



05.55.09.94.94

ASSURANCE

MOT'OCCAS.®

L'ASSURANCE DE LA MOTO D'OCCASION

Moto Guzzi California Jackal

A RETENIR

- ▶ En moteur et en partie-cycle, la Jackal se comporte exactement comme la California EV : elle offre de bonnes sensations en toute sécurité.
- ▶ A 58 990 F, la Jackal est une bonne occasion de découvrir la California, cette italienne atypique adulée par les purs et durs de la moto.
- ▶ Le confort est... en option. Il faut investir dans les accessoires.



◆ Esthétique

La simplicité lui va bien.

◆ Moteur

Le plaisir du couple ravageur.

◆ Tenue de route
Tendance roadster plutôt que custom.

◆ Prix

Evidemment, et la garantie de 3 ans.



◆ Boîte de vitesses

Elle a les manières de son siècle.

◆ Selle

Façon planche de bois.

◆ Amortisseurs arrière

Manquent de souplesse.

◆ Béquille

Difficile à manipuler.

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Prix clés en main	58 990 F
Coloris	rouge, noir, gris
Disponibilité	immédiate
Garantie	3 ans pièces et M.O
Importateur	Guzzi France, Z.A Central Par.k 93421 Villepinte cedex, tél. : 01.41.51.11.90.

FICHE TECHNIQUE

Moteur

Type	bicylindre en V à 90°, transversal, 4-temps, refroidi par air
Distribution	1 arbre à cames latéral entraînant des culbuteurs par l'intermédiaire de chaînes simples, 2 soupapes par cylindre
Cylindrée	1064 cm ³
Alésage x course	92 x 80 mm
Rapport vol.	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	démareur électrique
Boîte de vitesses	5 vitesses
Trans. secondaire	par arbre et cardan, rapport 4,13

Partie-cycle

Cadre	cadre double berceau tubulaire, berceaux inférieurs démontables
Angle de col./chasse	62°/98 mm
Suspension avant	fourche télescopique hydraulique Ø 45 mm, débattement 140 mm
Suspension arrière	double amortisseur oléopneumatique, double combiné réglable en précharge, débattement 120 mm
Frein avant	simple disque Ø 320 mm, étriers 4 pistons
Frein arrière	disque Ø 282 mm, étrier 2 pistons
Pneus	AV : 110/90 V18, AR : 140/80 V17

Dimensions et poids

Hauteur de selle	770 mm
Empattement	1 560 mm
Réservoir	19 l
Poids avec pleins (vérifié)	252 kg
Répartition de ce poids	47,6% AV ; 52,4% AR



Les guidons sont plus étroits que sur l'EV : on prend moins le vent et on se faufile mieux.

Revue de détails

Antivol couplé au contacteur.

Commodos au standard japonais, qualité des plastiques moyenne.

Leviers aucun réglage possible en écartement.

Rétroviseurs se brouillent sous l'effet des vibrations.

Starter au guidon.

Poignée de gaz douce à visser et agréable à toucher.

Béquille seulement une latérale pas pratique à replier.

Bagages aucun porte-paquets, deux crochets.

Essence bouchon fermant à clé sans charnière ni retenue. Pas de robinet, mais un voyant au tableau de bord.

Huile bouchon-jauge, pas de fenêtre.

Suspensions aucun réglage de fourche, seulement en précharge du ressort pour l'arrière (système à pas de vis).

Passager aucune poignée de maintien.

Les différences entre la Jackal et la California EV

• Ce qu'elles ont en commun :

Le moteur, le cadre, la suspension avant, le réservoir, le feu arrière.

• Ce qui les différencie :

Un guidon plus étroit, pas de marchepieds, des repose-pied passager différents, pas de compte-tours, pas de porte-paquets, un seul avertisseur, pas de protège-cylindre, une selle différente, un seul disque avant, pas de freinage couplé, des jantes pour pneus à chambre (tubeless sur l'EV), plus de béquille centrale, une peinture seulement unicolore et beaucoup de chrome en moins, notamment sur le cuvelage du phare, les couvre-culbus, les enjoliveurs de garde-boue, les couvre-injecteur, le cache-colonne de direction, etc.

d'être ridicule et vous comprendrez que la Jackal est réellement joueuse... dès lors qu'on ne cherche pas les hauts régimes, le passage des vitesses à la volée et les freinages d'outre-tombe. Si en usage normal le freinage est largement suffisant, on regrettera lors des freinages d'urgence que la firme de Mandello ait fait

l'économie d'un disque à l'avant. On peut facilement en installer un second, en option. En revanche, et c'est bien dommage, il faudra faire une croix sur le freinage couplé si efficace de l'EV.

De cette dernière la Jackal hérite des suspensions, mais ses amortisseurs arrière sont encore

simplifiés (pas de réglage d'hydraulique). Comme sur l'EV, ils ne sont pas des modèles de souplesse. Leur sécheresse est transmise en direct, puisque la selle de la Jackal tient plus de la planche de bois que du fauteuil Pullman. A croire que le commercial de Guzzi l'a fait exprès pour vendre des selles d'EV en option. Nous conseillons donc vivement cette modification, d'autant qu'une selle plus épaisse (donc plus haute), améliorerait par ailleurs la position des jambes par rapport aux repose-pied. L'inconfort du train arrière est le plus gros défaut de cette moto qui complète judicieusement la famille California. Elle a parfaitement sa place en cette fin de siècle où le goût du vrai "triumphe" — clin d'œil à une autre marque européenne qui, sur le sujet, a loupé le coche.