

30.000 KMS EN 850 GUZZI CALIFORNIA

Les critères de choix pour l'acquisition d'une moto ne se limitent hélas pas à des considérations d'ordre mécanique ou esthétique. Le facteur prix est bien sûr déterminant pour le choix ; or si le prix d'achat est connu, celui de l'entretien l'est beaucoup moins. Nous entamons avec la 850 Guzzi California, une série d'essais longue durée portant sur plusieurs dizaines de milliers de kilomètres, à l'issue desquels les propriétaires nous font part, sans aucune complaisance, des qualités et des défauts des machines qu'ils utilisent. Pour ce faire, ils nous ouvrent leurs carnets de bord et font leurs comptes. Ouvrons donc le bal avec cette grande routière : la 850 Guzzi California. Son possesseur a parcouru 30.000 km en moins d'un an. Pour nous, il la passe au crible...

Welcome on my Guzzi California... Such a lovely bike... Le gros Vé twin de 850 cm³ martèle en mesure cette adaptation de la mélodie « Eagles ». La position de conduite est tellement décontractée, que l'on se surprend à siffloter derrière le pare brise ; bien utile chez nous cette feuille de plastique sur une Italienne destinée aux Américains, surtout qu'il pleut plus souvent Porte Dorée que sur le Golden Gate, et qu'aujourd'hui encore il bruine... sur Paris. Malgré tout, presque à regret, je rends cette Piémontaise de Beverley Hills à Aris son propriétaire, un barbu débonnaire qui m'a dévoilé tous les secrets de sa Calif !

MOTO BALADE

Le moins que l'on puisse dire c'est que cette 850 T3 sauce américaine ne passe pas inaperçue. Noire et imposante, comme une Mamma en deuil, elle inspire le respect. Aris avoue : « *Les automobilistes la redoutent : son poids, sa masse, et ses équipements sont autant de menaces pour les tôles de voitures* ». Elle n'est pas si large, mais les pare-jambes avant et arrière, les sacoches, le grand guidon ressemblent à des ratures sur l'esquisse de la T3 : « *Son poids est sécurisant pour le pilote, avec ses 270 kg, tu as le sentiment que si une voiture te touche, tu ne gicleras pas comme un vélo ; si tu tombes, serre les... jambes et les pare-cylindres feront le reste !* ».

Les repose pieds « Wagon » le grand guidon obligent le pilote à se tenir très droit, les pieds très avant sur les plate formes : « *La position très confortable, t'incite à une conduite supercool, à vrai dire c'est presque la moto idéale pour respecter les limitations de vitesse !... À 130 sur l'autoroute tu as l'impression de pouvoir aller au bout du monde d'une seule traite, sans te fatiguer* ».

Au milieu de cet équipage, le bon gros 850 paraît presque trop sage, trop discret : « *Le moteur sait se faire oublier, d'autre part sa souplesse et surtout son couple permettent de rouler en bas des tours en cinquième. Il reprend doucement sans forcer ; par contre dans les situations embarrassantes si l'on rétrograde et que l'on ouvre en grand, il lâche volontiers toute sa cavalerie... Mais ce n'est pas vraiment ce que l'on attend de lui* ».

En fait on pourrait oublier qu'il s'agit là d'un moteur de 68 CV qui a déjà donné les preuves de son tempérament en tenue de sport, mais il ne rechigne pas non plus au bleu de travail : « *Les Guzzards, la bande de copains qui ne roulent qu'en California utilisent tous leur bécane pour bosser, et la considèrent comme une grosse utilitaire. D'ailleurs en ville, elle ne se débrouille pas trop mal dans la circulation mais la California est avant tout une grande routière : les auto radios ne sont pas rares sur les Calif, et ma passagère préférée sort parfois un bouquin, qu'elle lit tranquillement à 150 sur l'autoroute* ».

Si la California est une moto à part, son proprio n'est pas non plus un motard comme les autres.

COOL DRIVING MEN

S'il roule beaucoup, le pilote de California n'a pourtant rien à voir avec l'archétype du « roule toujours » : Barbour gluant et médaillé, Cromwell noir et barbe gelée. Il aime bien s'habiller en général d'un blouson « Perfecto » se chausser de bottes mexicaines. Il bannit l'intégral au profit, évidemment, d'un petit casque blanc de type américain ; mais il est très relax, dans sa façon de conduire et parcourt entre 25 et 40.000 kilomètres par an. Il adore trimbaler un énorme attirail sur sa Calif : « *Y en un qui se balade en permanence avec sa grille de barbecue sur la moto* ».

Au hitparade des motos qu'ils auraient achetées si la California n'avait pas existé, on trouve la Gold Wing, la 900 Béhème, la 1000 RS, la 1000 SP ou encore la 750 Yam.

« *A mon avis les raisons qui poussent un type à acheter une California sont les suivantes : la gueule d'américaine, (j'aurais même aimé une Béhème chopperisée ou une Honda CX 500 de « Luxe ») ; le fait qu'elle reprenne la « gueule » de la Harley en étant deux fois moins chère. Pour certains c'est la réputation de la marque, pour d'autres le fait que ce soit une Italienne, et enfin d'autres encore trouvent la 850 T3 trop banale..* »

Lorsqu'ils roulent en groupe les possesseurs de California se tirent rarement des bourres ; ils roulent calmement, certains en écoutant la radio, et ne détestent pas poser les repose-pieds par terre dans les virolos.

L'utilisateur de California n'est pas du tout un fan de vitesse ; ce serait plutôt le genre motard assagi. L'une de ses manies est de monter sans arrêt des accessoires, et pour cela tous les prétextes sont bons....

LA BELLE EXCUSE

Les possesseurs de California, comme les « Harleyistes » aiment bien personnaliser leurs machines et Aris avoue que parfois tout n'est pas indispensable : *« La sécurité a souvent bon dos, et quelques gadgets supplémentaires ne sont installés que pour la frime... Même en ayant récupéré des accessoires à la casse et en les ayant posés moi même j'arrive à une somme assez rondelette : près de 1500 F. Pour compenser l'éclairage défaillant de la machine à l'origine, j'ai installé un bi-iode Carello, deux longues portées, deux anti brouillards... Tout n'était peut être pas utile »*

Et avec ce sens de l'exagération, les petites causes ont parfois de grands effets : la pose d'un rappel sonore de clignotants pour éviter de les oublier.

En fait, le point mort est assez délicat à trouver en raison de la médiocre qualité des commodos. *« J'ai remarqué que de nuit, sous un orage, j'avais certaine difficulté à distinguer la California qui me précédait. Eh bien j'ai installé deux feux rouges de caravane sur les sacoches et une ampoule de brouillard dans le feu rouge sur le garde boue ».*

Et si, pour les spécialistes, la pose d'accessoires superflus peut être source de problème de tenue de route, certaines modifications sont apportées pour atténuer des défauts ; ainsi pour éviter que le pilote soit trop en arrière, il faut scier le guidon d'une dizaine de centimètres de chaque côté. On peut aussi installer un compteur de « Le Mans » pour disposer d'un totalisateur journalier. Et, « au prix où est le super », il vaut mieux poser un bouchon antivol.

Un warning est parfois pratique pour montrer que quelque chose ne va pas.

LE POUR ET LE CONTRE

Après avoir étudié la California sous toutes ses coutures, nous en sommes venus à parler de ses qualités et de ses défauts. Puis les « Guzzards » ont aussi donné leur avis.

LES QUALITÉS

Faible entretien, consommation réduite, ne consomme pas d'huile, sécurité et économie dûes au cardan, l'autonomie : 350 km sur autoroute, 400 sur route, 300 km en ville.

La qualité de la batterie et de l'alternateur. Facilité d'accès au moteur, simplicité des réglages. L'excellent freinage et le changement aisé des plaquettes.

La conduite cool au couple et la position de conduite relax. Ses équipements d'origine.

Après ce tour d'horizon des qualités qui font de la California l'une des meilleures grandes routières du marché surtout au niveau du coût d'utilisation, voyons un peu l'envers de la médaille.

LES DÉFAUTS

Sur 11 possesseurs de California interrogés, 7 considèrent qu'au dessus de 120 km/h la tenue de route se dégrade sérieusement en solo : trois ont chuté après guidonnage.

ENTRETIEN

- Dépose du moteur pour changer l'embrayage. Changement ennuyeux du filtre à air.
- Nécessité de démonter les sacoches pour régler les amortisseurs.
- Utilisation de la jauge et remplissage d'huile délicats.
- Incompétence de certains concessionnaires, mais amélioration des détails de livraison depuis l'installation du nouvel importateur.

UTILISATION

- La selle légèrement relevée vers l'arrière fait descendre le passager vers le pilote. Par ailleurs cette selle est trop dure et ne ferme pas à clé.
- Éclairage médiocre d'origine.
- Fragilité du ressort de rappel de sélecteur. (Il en existe des renforcés).
- Commodos peu pratiques.
- Manque de précision du voyant de point mort.
- Talonnement de la fourche et des amortisseurs.
- Pare brise fragile.
- Sacoches pas très étanches.
- Guidon trop grand.

En une année d'utilisation intensive, les rides sont apparues : attardons nous y un instant...

L'USURE DU TEMPS

Si sur le plan mécanique, le temps ne commet aucun irréparable outrage. Question esthétique, on ne peut pas dire que la finition fasse l'objet de soin attentif pour assurer la longévité des chromes ou de la peinture.

« Pour une "moto de frime", je trouve assez curieux que les chromes se piquent aussi rapidement, aux soudures, sur le guidon, ou encore sur l'arceau de selle ; de même la peinture se ternit rapidement. D'autre part, les plateaux des repose pieds sont complètement attaqués par la rouille sous les caoutchoucs. Et pour terminer, la selle a complètement attaqué la peinture du réservoir à l'endroit où elle repose dessus, c'est assez désagréable. »

Par contre le moteur n'a pas du tout souffert d'usure anormale : *« Le moteur marche de mieux en mieux, il s'est libéré vers 13.000 km, je n'ai pas eu de pépins majeurs ».*

Voilà l'avis d'un utilisateur sur la machine au guidon de laquelle il a parcouru 30.000 kilomètres en un an. À vous de juger ! Les Italiennes ne semblent pas si fragiles que certains veulent le faire croire.