

Nonostante il passo lungo e ▶
i 250 kg. a secco, la «1000 California II» consente sorpassi
fulminei e «pieghe» al limite.

L'americana di Mandello Lario

È la più americana delle moto italiane. Nera, ricca di cromature e di accessori di serie, la Guzzi «1000 California II» è nata una dozzina di anni fa con lo scopo preciso di soddisfare le esigenze specifiche di numerosi dipartimenti della polizia di stato della California. Dotata del classico bicilindrico a V di 90° di 948 cc, solido, potente e affidabile, la più grossa moto della Casa di Mandello Lario è ora disponibile, senza sirena e luci azzurre, per gli amanti nostrani dei lunghi viaggi. Costa più di 10 milioni di lire.

Vederne una in città è una vera rarità. Ma nel traffico extraurbano o in autostrada, la linea allungata, le dimensioni imponenti e l'alto parabrezza verticale, la fanno immediatamente riconoscere fra le tante moto in circolazione.

È la Guzzi «1000 California II», la più classica e la più «americana» due ruote stradale dell'intero panorama motociclistico italiano. Esteticamente può piacere oppure no, ma non si discute; il suo «look» un po' retrò, stile anni '50 è accentuato dalla verniciatura nera, dall'abbondanza di particolari cromati e dai lunghi e scintillanti tubi di scarico orizzontali.

Quasi una moto d'altri tempi insomma, ma proprio per questo ambita da molti e rarissima sul mercato dell'usato. La «California» è nata 12 anni fa con il ruolo di ammiraglia dell'intera gamma Guzzi; la sua prima motorizzazione impiegava il bicilindrico Guzzi da 850 cc.

In seguito, anche il propulsore è stato adeguato alle nuove dimen-

sioni del mezzo: è nata così la «California II» con motore potenziato a 948 cc. Il modello attualmente in produzione fa parte della serie «V 7» e deriva direttamente dalla versione a suo tempo realizzata su misura per rispondere alle richieste particolari di alcuni dipartimenti della polizia di stato della California. Seguendo i dettami imposti dalle esigenze di servizio della polizia californiana, i tecnici della Casa di Mandello Lario hanno concentrato su questo modello esportazione, tutto il possibile in termini di tecnologia, accessori e comodità d'esercizio.

Ne è uscita una delle grosse moto da strada più complete e confortevoli al mondo, brillante nei sorpassi e docile da condurre nonostante il peso e gli ingombri notevoli: una vera divoratrice di chilometri adatta a chi in moto ci passa l'intera giornata.

Senza indulgere troppo al gusto «made in USA» tanto caro ai fans d'oltreoceano della Harley-Davidson, la «California» ha comunque adottato il manubrio rialzato a «corni di bue» che favorisce la posizione di guida eretta in sella e stanca meno.

Il sellone è ampio, molto ben imbottito e ha spazio abbondante anche per due. Invece dei soliti poggiatesta, si sono montate grosse pedane ricoperte di gomma anti-sdrucolo e ripiegabili verso l'alto. La stampella di appoggio laterale è sovradimensionata e assicura stabilità di equilibrio; comoda da estrarre, rientra a molla.

Il portapacchi posteriore, come la ringhiera di sicurezza che circonda il sellone e i grossi paracilindri anteriori, sono previsti di serie. Anche le due borse rigide laterali sono fornite in dotazione; per la versione polizia pol, si prevedono doppi fari laterali supplementari, lampeggianti, sirena e altri accessori.

Il motore, nella versione attuale è il classico bicilindrico Guzzi a V di 90° raffreddato ad aria. Un vero mulo, solido e sicuro che dà sempre garanzia di totale affidabilità; il suo pulsare è musica per certe orecchie! La sua elasticità è proverbiale. Riprende senza problemi, in quinta marcia, anche a soli 35 chilometri all'ora. Naturalmente, è stato aggiornato negli anni con l'adozione, ad esempio, di nuovi cilindri in alluminio trattati al «Nigusil», un brevetto Guzzi. La trasmissione finale è ad albero cardanico con paratrappi.



Manubrio alto a «corni di bue», parabrezza avvolgente e borsoni, sono forniti di serie.

▲ Di dimensioni imponenti e con un peso di 250 kg., la «1000 California II» è una moto pensata per un uso stradale su medie e lunghe distanze.

Per accrescere il ▶ confort di viaggio, la «1000 California II» dispone anche di larghe pedane poggiatesta, ripiegabili in caso di necessità.



Dati tecnici

California II Motore: 4 tempi, bicilindrico a V di 90°. Cilindrata: 948,8 cc. Alesaggio per corsa: 88 mm x 78 mm. Rapporto di compressione: 9,2:1. Potenza massima: 58,12 CV a 6750 giri/minuto. Coppia massima: kgm 7,7 a 5200 giri/minuto. Distribuzione: ad aste e bilancieri, 2 valvole per cilindro. Alimentazione: 2 carburatori Dellorto VHB 30. Accensione: a spinterogeno con doppio rottore. Lubrificazione: forzata con carter umido. Trasmissione primaria: a ingranaggi elicoidali. Trasmissione finale: ad albero con doppio giunto cardanico e paratrappi nella ruota. Cambio: a 5 rapporti. Frizione: monodisco a secco. Freni: 2 dischi anteriori Ø 300 mm, 1 disco posteriore Ø 242 mm con dispositivo a frenata integrale. Telaio: a doppia culla scomponibile. Sospensioni: forcella telescopica e forcellone a 2 ammortizzatori. Peso: 250 kg. Velocità: 190 km/h. Prezzo: 10.150.000 lire.



Completa e ben leggibile la strumentazione di tipo classico.

Per quanto riguarda l'impianto frenante, non esistono problemi di sorta; nonostante la massa notevole da arrestare (la «California» pesa «a secco» 250 kg.), grazie al sistema frenata integrale (altro brevetto Guzzi) con la pressione sul pedale laterale entrano simultaneamente in funzione un freno a disco anteriore e il disco posteriore, con potenza bilanciata appositamente per impedire il bloccaggio delle ruote. La leva a manubrio aziona il secondo disco anteriore, indipendente.

Su strada, la «1000 California II» offre non poche soddisfazioni di guida. La posizione eretta e il sellone comodo, non stancano neanche sui lunghi percorsi; anche l'eventuale ospite, dispone dietro di un assetto confortevole.

Nonostante la potenza disponibile, viaggiando su strade statali, la media dei 100 Km/h è più che soddisfacente; in autostrada invece la si può tranquillamente spingere di più superando, volendo, i 170 all'ora.

Sapendoci fare, la si può anche impegnare in sorpassi guizzanti e in «pieghe» al limite, fino a strisciare le pedane laterali sull'asfalto. Ma la «1000 California II» non è fatta per le corse folli; per concezione meccanica e vocazione d'impiego, la velocità pura non le si addice. Le sue doti più apprezzabili sono l'affidabilità meccanica, il confort di viaggio, le buone medie sui lunghi percorsi e la durata nel tempo.

Con questa moto è normale percorrere 80.000 chilometri e oltre senza rilevanti problemi tecnici.

È un classico che dura nel tem-



Nel particolare, il piccolo rubinetto che regola l'afflusso del carburante. Il serbatoio della Guzzi «1000 California II» contiene 25 litri.

po. Il suo prezzo di acquisto, che supera i 10 milioni, pur comprendendo tutti o quasi gli optional desiderabili, non è certo trascurabile. Ma considerando il valore del

mezzo, l'affidabilità d'impiego, la ricca dotazione di accessori e la durata negli anni dell'investimento iniziale possono essere 10 milioni davvero ben spesi. ■

Com'è nata

La «1000 California II» deriva direttamente dalla moto realizzata a Mandello su richiesta di alcuni dipartimenti della polizia di stato della California. Aspetti e accessori sono di tipo «USA».

Questa è la vecchia versione della Guzzi «California». Notare i fari supplementari stile «USA».

