

# LA MOTO

GIUGNO 1983 - L. 2.500

Sped. in abb. post. gr. III/70%

**ESCLUSIVO**

**Prova  
comparativa**

**750:**

**Honda VF/F**

**Kawasaki ZX GP**

**Suzuki GSX/ESD**



**Il motore Moto Guzzi V35 II**

**La velocità made in USA \* Borse & Portapacchi**

# MOTO GUZZI CALIFORNIA II L'ANTI HARLEY

■ **Le moto** di grossa cilindrata circolanti in Italia nei primi anni sessanta erano le bicilindriche inglesi (Norton, Triumph, BSA, AJS, Matchless) e tedesche (BMW e qualche Horex): l'industria nazionale infatti poteva allora vantare solo le ormai superate Guzzi monocilindriche e la Gilera 300 bicilindrica. Fu proprio la Moto Guzzi a interrompere, verso il '67, l'egemonia anglo-teutonica con la prima vera maxi-moto italiana, la gloriosa V7 di settecento centimetri cubi. Si trattava di una moto da granturismo, la cui cilindrata fu portata più tardi a 750 e successivamente a 850 con la versione GT. A questa si affiancò la «California», adottata da molti corpi di polizia americani, citiamo per tutti quello della città di Los Angeles, che preferirono la bicilindrica di Mandello (con sellone, manubri, borse, paracolpi ed altri ammenicoli) alla più pesante e massiccia Harley.

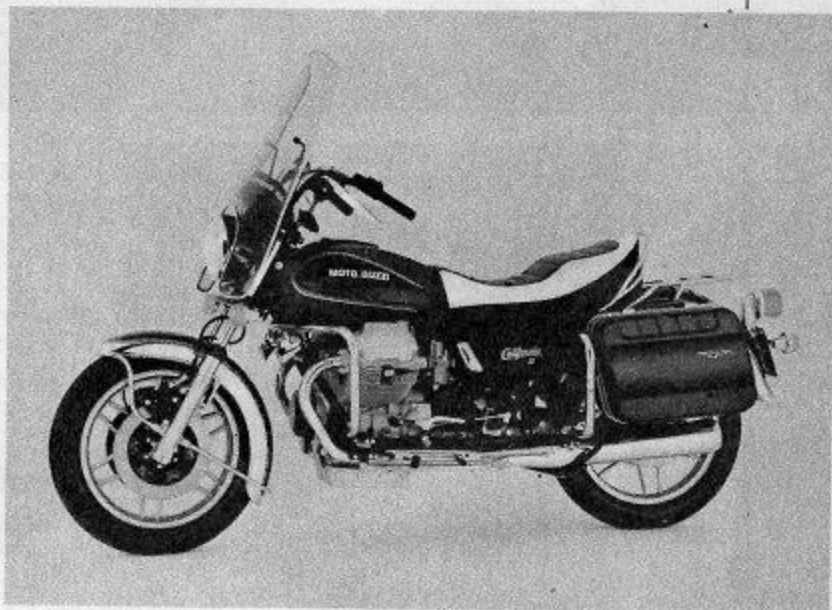
Più recentemente la «California» fu extrapolata dalla versione T3, più stabile e molto meglio frenata, ed ora ecco la «California II», con il motore da un litro di cilindrata della turistica SP.

## Tecnica italiana per una moto all'americana

Le caratteristiche tecniche della Guzzi «California II» sono comuni a quelle delle altre grosse bicilindriche mandelliane. Il motore, come detto in questo caso in versione da quasi 1000 cc., è infatti il caratteristico bicilindrico a V di novanta gradi, con distribuzione comandata da aste e bilancieri e due valvole per cilindro. I due carburatori Dell'Orto hanno il diffusore da 30 millimetri. La Casa dichiara per questa unità una potenza di circa 65 cavalli, con un valore di coppia massima di 7,7 chilogrammetri a 5.200 giri. L'accensione è tradizionalmente a spinterogeno con doppio ruttore ed anticipo automatico a masse centrifughe. La frizione è monodisco a secco, il cambio è longitudinale a cin-

La serie II della California è l'ultima versione del modello yankee style la cui cilindrata è passata da 850 a 1000 cc. Molti accessori che ne fanno una super turistica.

di **Maurizio Tanca** - foto di **Claudio Crose**



que rapporti. La trasmissione finale, naturalmente, è a cardano.

La ciclistica è impernata sul famosissimo telaio a culla con struttura tubolare progettato da Lino Tonti per la leggendaria V7 Sport: un telaio dalle doti di tenuta indiscutibili, e ormai universalmente adottato su tutte le grosse Guzzi. La forcella anteriore (Brevetto Moto Guzzi) è telescopica e incorpora due

La California II è l'ultima versione della bicilindrica di Mandello nata anni fa per combattere negli States la famosa Harley Davidson.

# MOTO GUZZI CALIFORNIA L'ANTI HARLEY

ammortizzatori oleopneumatici sigillati: inoltre può essere «gonfiata» con aria tramite una valvola posta sulla sommità dello stelo di destra.

Gli steli, da circa 35 millimetri di diametro, sono compensati.

Anche gli ammortizzatori posteriori, con carico molla regolabile su cinque posizioni, sono oleopneumatici e compensati.

Il «reparto freni» è un altro fiore all'occhiello dell'Azienda Guzzi-Benelli: l'ormai mitico sistema integrale prodotto e brevettato dalla Brembo è uno dei migliori e più sicuri impianti frenanti dell'intera produzione mondiale, se non il migliore in assoluto. Si basa su una coppia di dischi (anteriore sinistro da 300 mm. e posteriore da 242 mm.) comandati a pedale e coadiuvati da un secondo disco anteriore da 300 mm. azionato, in caso di necessità, dalla classica leva sulla destra del manubrio. I dischi sono in ghisa e senza fori di alleggerimento.

Le pinze, non flottanti, hanno ognuna due pistoncini che premono su una pastiglia ciascuno.

Per ciò che concerne i pneumatici, sono montati in primo equipaggiamento due ottimi Pirelli Phantom di identico disegno, entrambi della consistente misura 120/90 H 18.

## Una Guzzi vestita da «Chip's»

Le varianti della California II rispetto agli altri modelli Guzzi riguardano dunque in pratica la veste estetica. Per incontrare i gusti yankee sono stati montati i parafranghi ampi ed avvolgenti cari alle prime V7. Il sellone è degno di questa denominazione: è infatti molto ampio, a due piani, bicolore e impreziosito posteriormente da un arzigogolato maniglione per il passeggero. È bloccata da una serratura e si solleva anteriormente.

Il manubrio è il classico «a corna di bue», alto, molto ampio e spiovente: fortunatamente è preceduto da un ampio parabrezza monolitico che ripara bene il pilota dalla sferza del vento.

Il serbatoio è tipico della produ-

zione granturistica della Guzzi, contiene ben 25 litri e ha il tappo protetto da uno sportellino con serratura che utilizza la stessa chiave d'accensione.

Due larghi paracolpi ancorati sono ancorati al telaio, davanti ai cilindri; altri due sono dietro alle gambe del passeggero, appena davanti alle borse. Queste ultime sono a smontaggio rapido: basta tirare un pomello a molla inserito nell'intelaiatura di supporto. L'asportazione può essere evitata (o quantomeno disincantata) bloccando la serratura prevista su ognuna delle borse stesse, che dal canto loro sono chiuse da serratura di sicurezza a scatto. Internamente hanno delle cinghie di fissaggio del bagaglio. Il carico massimo consigliato per ogni borsa è di dieci chilogrammi.

La strumentazione della California II è inserita in un cruscotto di forma fondamentalmente ellittica. Comprende contagiri, tachimetro con contachilometri totale e parziale e, in posizione centro superiore, il voltmetro. In centro, una serie verticale di spie (praticamente invisibili di giorno) sovrasta la chiave di accensione, a testa piatta snodata. Di fianco al cruscotto c'è un deviatore che inserisce l'intermittenza delle quattro frecce contemporaneamente.

I comandi elettrici al manubrio sono quelli multicolori da tempo adottati sull'intera produzione della Casa: diremmo che sarebbe decisamente ora di introdurre qualcosa di nuovo, quantomeno dal punto di vista estetico. Anche qui è previsto un interruttore che impedisce al motore di avviarsi se non viene tirata la leva della frizione: si tratta di un particolare utile per evitare l'avviamento con la marcia inserita.

Efficacissimo anche il sistema di sicurezza collegato alla lunga stampella laterale: non c'è verso di avviare il grosso bicilindrico se la stampella è aperta, perché viene interrotto l'afflusso di corrente alle candele, e i più distratti rischiano quindi di scaricare la batteria insistendo con il pulsante di avviamento. Il cavalletto centrale, dal canto suo, ha un lungo braccio di leva che

consente di issare agevolmente la moto, facendo presa sull'intelaiatura delle borse.

Ottimo il faro anteriore, un potente Bosch alogeno da 180 mm.

## Ottima sull'autostrada, impacciata in città

Mettiamoci ora «ai comandi» di questa Moto Guzzi tipo «Chip's».

La posizione di guida è ovviamente eretta, piuttosto naturale.

La sella non è delle più morbide, ma non è scomoda. Una volta accertati che il motore non parte perché abbiamo scordato di far rientrare la stampella laterale, innestiamo la prima. E in questo momento comincia il nostro disappunto. Il pedale del cambio, sulla sinistra, è a bilanciere, e bisogna fare mente locale a ciò prima di abituarsi. Ma non è questo il punto. Infatti, le pedane poggiate piedi sono piatte e lunghe, e per azionare i rispettivi comandi bisogna sollevare i piedi



Il cruscotto di forma semi-ellittica, comprende anche il voltmetro. Sulla sinistra, appena sopra al tappo della forcella, è sistemato il deviatore dell'accensione simultanea dei quattro indicatori di direzione per l'emergenza. Sulla sommità dello stelo destro della forcella, c'è la valvola per l'aria della sospensione anteriore.