



Nata per il mercato USA, la California sin da subito si fa apprezzare in Italia come in Europa. La nuova generazione presentata alla fine del 1981 è la prima con il motore di 1.000 cc, l'ultima delle classiche riconducibili alla originale 750 del 1971. Nonostante qualche difetto comune anche alle altre Guzzi di quegli anni, saprà conquistarsi molte simpatie. Esce di scena nel 1985 con la ragguardevole produzione che sfiora i 10.000 esemplari

di Vittorio Crippa, foto Gianluca Bucci e Archivio Motociclismo





· La linea è possente senza eccessi nello stile custom. In effetti è una silhouette tipicamente europea che ai tempi si guadagnò molte preferenze, non essendo ancora entrate in voga alcune esasperazioni americaneggianti. Per piloti di statura media il piano sella è ad altezza giusta (820 mm) per poggiare bene i piedi a terra, il manubrio comodo, seppure di dimensioni abbondanti, e il parabrezza protegge bene, ma oltre i 120 km/h indirizza vortici d'aria contro il pilota. La corretta triangolazione sella-pedanemanubrio, consente di assumere una comoda posizione che favorisce anche i lunghi viaggi. Nelle viste fronte e retro appare il notevole ingombro dovuto alla larghezza del manubrio (795 mm) e delle borse (915) che sono di serie. Curiosamente i pneumatici hanno la stessa misura (120/90-18).

Per quasi tutte le industrie auto e motociclistiche europee gli Stati Uniti hanno rappresentato, ed in qualche caso rappresentano ancor oggi, veramente... l'America. Nel senso che questo immenso mercato è in grado di assorbire enormi quantità di merci di ogni genere, alla sola con-

dizione però che il prodotto sia confacente ai loro gusti ed abitudini. Limitando il panorama al nostro settore, ben sappiamo come molte motociclette siano state progettate, o modificate, proprio per essere apprezzate al di là dell'Atlantico, riportando come contropartita vitali risorse







in denaro. Anche la Moto Guzzi nella sua lunga storia ha costruito alcuni modelli specificatatamente per essere venduti agli americani. E la California è l'esempio più eclatante. Questa moto nasce infatti espressamente su richiesta del rappresentante la Moto Guzzi per gli Stati Uniti, il celebre Berliner che durante gli anni Sessanta e Settanta importava nel Continente america-

mente accessoriati per gli USA. Ad esempio citiamo le Ambassador ed Eldorado, versioni particolarmente curate della V7 Special, ma pure si crearono altri modelli studiati esplici-



· In basso, per rispetto alla moda americana, le normali pedane sono sostituite da larghi appoggiapiedi con gomma antiscivolo. Sono comodi, ma l'immediatezza d'azione sul pedale del cambio e del freno è ritardata. Il comando del cambio è a bilanciere e bisogna spostare la gamba per raggiungerlo. I lunghi leveraggi che collegano i pedali ai rispettivi apparati (pompa freno integrale sotto la fiancatina destra e asse dell'albero del cambio) provocano inoltre un certo ritardo d'azione e una maggior macchinosità dell'operazione.





· Nella foto sopra, oltre alla piacevolezza di linea del "bisonte" di Mandello, si noti l'enorme cavalletto laterale che ha un interessante sistema di sicurezza: se si raddrizza la moto senza chiuderlo, il motorino d'avviamento gira ma il motore non parte. A sinistra, i comandi elettrici non brillano per qualità, ma sono comunque intuitivi e di facile azionamento. Ai tempi tutta la produzione Benelli/ Guzzi montava questo tipo di comandi, dalla 125 alla 1000, a seconda dei pareri una buona standardizzazione, o una caduta di prestigio sulle moto di cilindrata superiore. I comandi di clacson e lampeggio non sempre funzionano a dovere.



posito della California V7 850: "Per la vendita sul nostro mercato non incontrammo nessuna difficoltà, non fu neppure necessario procedere ad una nuova omologazione, ma solo annotare le poche modifiche sulla fiches della 850 GT". Per la California II di 1.000 cc però il discorso è un poco diverso, perchè non esiste una moto del tutto analoga in versione turistica. Non almeno tra quelle più famose, quali la 1000 SP, che montava una grossa carenatura da gran turismo, oppure la 1000 I-Convert, che si distingueva nettamente per la trasmissione automatica. Al massimo qualche analogia la si potrebbe trovare nella poco diffusa 1000 G5, la versione con il cambio a 5 marce della I-Convert, ma in questo caso, come d'altronde nei precedenti, è il motore che si differenzia, almeno esteticamente.

La California II infatti è la prima delle grosse bicilindriche della Casa dell'aquila a montare i nuovi gruppi termici ispirati nelle forme a quelli della serie piccola V35/50. Si abbandonano infatti le forme rotonde di testa e cilindro optando per quelle squadrate, senz'altro più moderne, anche se meno fascinose. Dal punto di vista funzionale non ci sono migliorie sensibili in quanto è vero che aumenta la superficie raffreddante, ma i vecchi cilindri e teste tonde non avevano mai dato problemi di surriscaldamento, neppure

nelle più gravose condizioni di utilizzo. È quindi probabilmente più un fatto di moda, o di volontà di modernizzare un disegno che ai tempi sembrava piuttosto invecchiato. Pochi anni prima (1976) in effetti la stessa tradizionalissima BMW aveva fatto lo stesso quando sulla R 75/7 aveva montato le testate con i nuovi coperchi punterie spigolosi abbandonando quelli, classicissimi ed utilizzati praticamente da sempre, di forma ovale.

La California II, questo il nome ufficiale, viene presentata al Salone di Milano del novembre 1981, ed entra nel circuito delle concessionarie nel mese di marzo dell'anno seguente. Anche se l'impostazione e le forme restano inconfondibili, sono notevoli le differenze con la precedente California 850 T3. Il nuovo modello appare infatti più grande e meglio rifinito, più rispondente ai desideri di una clientela, soprattutto europea, che ha gradito e tutt'ora apprezza la California 850, ma, anche in rapporto a ciò che offre la concorrenza giapponese, ora vuole qualcosa di più. La California II è infatti più abitabile, più confortevole, ed appaga maggiormente l'occhio. Al contrario del modello precedente, che era disponibile solo in nero con parafanghi cromati, per la II si può scegliere tra bianco, nero e rosso Madeira, in tutti i casi con i parafanghi croma-

 Scrive Motociclismo nella prova della California II: "La tenuta di strada è ottima sull'asclutto e sul bagnato. Le sospensioni sono un po' dure ma sempre all'altezza della situazione. Notevole anche la stabilità compromessa solo oltre i 150 km/h da eventuali raffiche di vento sul parabrezza. Buona la maneggevolezza: ci si disimpegna bene anche nel traffico a dispetto dell'apparente mole del mezzo. Nelle curve lente e strette Fenorme manubrio Impaccia la guida fino a toccare con le manopole le ginocchia".

MOTO GUZZI CALIFORNIA II 1000

· A destra, dettaglio sull'avantreno dove. sotto il faro. campeggia il logo della Casa di Mandello. Sotto, il cruscotto è in gomma nera antiriflesso ed antiurto. I due orologi non sono precisi: Motociclismo rilevò i seguenti scarti: a 50 indicati 46,1 km/h, a 100 87,8 km/h e addirittura a 150 velocità reale di 133,3 km/h. Anche il contagiri è ottimista: segna 3.500 quando il motore gira a 3.000 giri e 6.900 quando è a 6.500. La grafica è comunque nitida e pratica la disposizione delle spie e dell'amperometro (in foto presenta un po' di condensa dovuta al lavaggio della moto). Sulla sinistra è presente l'interruttore dell'hazard per le dopple frecce. Bella la chiave a snodo.







 I parafanghi, parzialmente cromati e con doppia filettatura rosso e oro, caratterizzano la moto, anche in zona posteriore. Gruppi ottici e frecce sono in comune alla maggior parte delle Guzzi e Benelli. Sotto, il tappo della benzina, protetto da uno sportello con chiave, e la tromba.

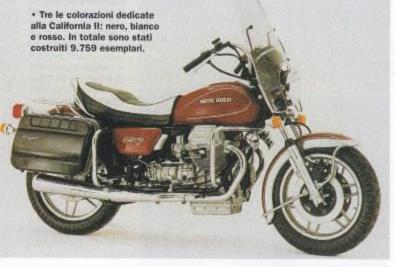




no diversi Marchi italiani. Berliner però non si accontentava di far arrivare le moto così come le Case le costruivano, ma avanzava specifiche richieste in accessori, allestimenti e perfino in adeguamenti di motore. E le Case, visto il grosso giro d'affari che Berliner assicurava, erano disponibili ad accontentarlo il più possibile. Ecco perchè nel 1971 dalla V7 Special viene derivata la V7 750 California che monta appunto tutta

una serie di ritrovati, dal grande manubrio a corna di bue, alle pedane piatte, al sellone tipo Harley Davidson, al parabrezza e quant'altro per far felice il motociclista yankee.

A quella prima California seguirono rapidamente la 850, presentata al Salone di Milano nel novembre dello stesso anno, e che utilizzava il motore della 850 GT, e poi la 850 T3 del 1975, che riprendeva ciclistica e carrozzeria della T3, cosiddetta per via della frenata integrale a tre dischi. Si può dire quindi che per ogni passo evolutivo delle grosse turistiche di Mandello ci sia la rispettiva versione California, salvo per la 850 T, che precede la T3, che non ha la sua sorella 'americaneggiante'. Le California erano quindi modelli ampiamente ispirati alle rispettive turismo, dalle quali riprendevano carrozzeria, ciclistica e motore, salvo introdurre più o meno significativi ritocchi estetici ed apportare piccoli interventi per rispondere a tutte le normative e leggi del Codice della Strada americano. Perciò per la Casa di Mandello non era particolarmente costoso progettarli, perchè si sfruttavano le conoscenze acquisite per le sorelle, né imponevano grossi cambiamenti sulla catena di montaggio. Qualche anno fa Umberto Todero, che della Guzzi sapeva proprio tutto avendovi lavorato per oltre sessant'anni, ci diceva a pro-





· La redazione ringrazia Paolo Pozzoli di Giussano (MB) che ci ha messo gentilmente a disposizione la sua California II per le nostre prove alla Pista Pirelli, Tra I pregi dinamici della moto la stabilità e la frenata; tra i difetti le vibrazioni elevate. il consumo un po' elevato e la scarsa ergonomia dei comandi a pedale. Soggetto a rottura il flanchetto destro.

di 90° tra loro, cambio a 5 marce con scatola avvitata sul basamento e trasmissione finale a cardano. Semplice e facile da curare e riparare, è un motore tetragono allo sforzo che eroga all'albero 65 CV a 6.750 giri, ed alla ruota 58,12 allo stesso regime (dati rilevati strumentalmente da Motociclismo, prova sul numero 8/1982). Rispetto alla 850, l'aumento di potenza è quantificabile in meno di 3 CV, con rapporto di compressione leggermente diminuito (9,2:1 contro 9,5:1), mentre la coppia resta più o meno la stessa. L'aumento solo modesto della potenza nonostante i 100 cc in più, è da ricercarsi nel fatto che la California II rispetta parametri di inquinamento e rumorosità introdotti in quel periodo dalla CEE (78.1015) e prima ignorati. Per rientrarvi infatti sono presenti il ricircolo di vapori d'olio e marmitte più soffocate che non giovano certo all'esuberanza del motore. L'aumento di cilindrata ha quindi più il significato di non perdere potenza rispettando i nuovi parametri, piuttosto che di guadagnare in CV. Dove il 1000 si discosta piuttosto dal motore di cilindrata inferiore è purtroppo nei consumi, in media superiori di 3 litri sui 100 km.

Su strada la grossa California accontenta subito per la comodità e la protezione che offre. Solo i piloti molto alti toccano le teste con le gambe, ma vista la presenza delle pedane piatte è possibile arretrare senza problemi dopo la cambiata o la frenata. Motociclismo, nella prova del 1982, rimarcava le ottime qualità stradisti-

che della Guzzi: "Pur essendo stilizzata all'americana, non ha perso le autentiche qualità motociclistiche ed è quindi in grado di dare soddisfazioni sotto quasi tutti gli aspetti della guida". Andando invece a ricercare i difetti. questi erano i soliti, comuni a tutte le Guzzi di quegli anni. Certe finiture migliorabili (come il rivestimento poroso della sella che si imbeve di acqua in caso di pioggia, o quando si lava la moto, per poi lasciarla trasudare per diversi giorni), la qualità dei materiali impiegati non sempre durevole ed all'altezza del Marchio. alcune fastidiose perdite o trasudamenti di olio dallo sfiato del motore, soprattutto dopo lunghi viaggi tirati, e dalla trasmissione. Peccati di una produzione industriale non curata come meritava, ma rimediabili con qualche attenzione in più da parte della clientela e soprattutto delle allora numerose brave concessionarie. Qualche critica alla guida arrivava invece da chi era abituato alle precedenti versioni della California, soprattutto alla 850 T3. Sulle prime

infatti alla California II si imputava una minore agilità in città ed in montagna, dovuta tanto al peso superiore, quanto al telaio più lungo, oltre a consumi di benzina sensibilmente superiori.



· Nel tentativo di modernizzare l'avantreno si monta una forcella "ad aria" e la ruota a razze in lega leggera. Risultato: inefficiente la prima (I concessionari consigliavano di lasciarla funzionare solo ad olio non caricandola d'aria). bruttina l'altra, seppure più pratica da pulire e priva della necessità di tirare i raggi (in realtà molto saltuariamente). Di riferimento il sistema frenante: due grossi dischi da 300 mm comandati uno dalla leva sul manubrio e l'altro con il pedale insieme al disco posteriore (nella foto sotto la nomna Idraulica). Massiccio e ben rifinito il parafango. II retrotreno, a destra, è nascosto dalle grosse borse asportabili facilmente. Sulla sinistra si trovano il disco da 242 mm della frenata integrale, l'ammortizzatore, anch'esso oleopneumatico (sull'esemplare in foto non è originale, ma si tratta di un Koni), e il braccio del forcellone. Sulla destra ci sono la scatola della coppia conica della trasmissione finale con Il braccio cavo del forcellone che ospita l'albero cardanico, infine l'altro ammortizzatore, Facili la sostituzione, il rabbocco ed il controllo del lubrificante della coppia conica. Un po' macchinoso invece levare la ruota: è necessario smontare la marmitta sinistra per poter raggiungere e sfilare il perno, e levare quindi la ruota tenendo inclinata leggermente la moto sul lato destro. Per fortuna il cavalletto centrale offre un sicuro appoggio.





ti sui fianchi e verniciati nella zona centrale. Gli accessori di serie, come sempre borse e parabrezza, sono di aspetto e qualità più ricercata: il primo ha un profilo cromato che corre sul perimetro, mentre le seconde sono vere e proprie moto-valige dotate anche di maniglia e serratura. La sella è a due piani, simile alla precedente ma più abbondante, sempre in bicolore nero/bianco e più comoda. Il manubrio, più largo, abbandona l'improbabile traversino di rinforzo della 850 T3, ma conserva gli identici e variopinti blocchet-

ti elettrici, mentre tutto nuovo è il cruscotto. Questo infatti è in materiale antiurto con i due strumenti circolari principali ben visibili come prima, ma in più c'è l'amperometro per tenere sotto controllo la batteria, ed una sfilza di cinque visibili spie con logo corrispondente alla funzione. Naturalmente non si è fatto marcia indietro per le cromature: conservati il portapacchi e la comoda ringhierina dietro la sella per assicurare la presa salda al passeggero, i robusti tubi paracolpi anteriori e posteriori, ed i collettori di scarico con le grosse marmitte a trombone. La linea del nuovo serbatoio e delle fiancatine escono migliorate grazie ai nuovi colori, mentre piuttosto poveri risultano i fregi bicolore e la denominazione del modello, appli-



cati senza vernice protettiva trasparente. La parte meno riuscita è costituita dalle ruote che, ad onore della modernità, non sono più a raggi con i bei cerchi in lega leggera a bordo alto, bensì in lega a razze stampate.

Continuando con la ciclistica, la moto adotta, come tutte le Guzzi del periodo, il sistema di frenatura integrale a tre dischi percui premendo il pedale entrano in "azione simultanea e bilanciata", come recitano le pubblicità, un disco anteriore ed il disco posteriore, sul quale il ripartitore di frenata

assegna il 40% circa della potenza frenante. E senz'altro un decisivo passo avanti in sicurezza di cui la Moto Guzzi è pioniera in questi anni e che, al di là di dissertazioni filosofiche sulla bravura di ciascun pilota, a conti fatti soprattutto in situazioni d'emergenza evita o riduce il rischio di cadute o incidenti. La forcella non ha regolazioni, ma adotta un dispositivo di carica oleopneumatica degli ammortizzatori, per la verità poco o nulla efficiente, anzi si può dire più d'immagine che di utilità. Dietro troviamo una coppia di ammortizzatori anch'essi oleopneumatici montati capovolti per accedere più facilmente alla valvolina di pompaggio, e regolabili nel precarico della molla su 5 posizioni. Il telaio non ammette critiche: si tratta del granitico doppia culla disegnato da Lino Tonti per la V7 Sport. È esemplare come tenuta di strada e agevola molto le operazioni di grande manutenzione grazie al fatto di essere divisibile in "una parte che guida" (così descritta nelle comunicazioni ufficiali) in quanto sostiene l'avantreno, ed una "che spinge" perchè legata al motore ed al retrotreno. Il classico forcellone oscillante - in questo caso appena allungato - incorpora come sempre il fodero dell'albero cardanico nel braccio destro. Grazie al leggero allungamento dell'interasse (dai 1.470 mm delle 850 T e T3 ai 1.565 mm della California II), la tenuta sul dritto è aumentata, sebbene a scapito di una leggera diminuzione dell'agilità. D'altronde la California II non nasce per correre, ma per assicurare il massimo comfort ed abitabilità a due persone con bagagli appresso. Il motore infatti è cresciuto da 844 cc a 948,8 cc non per cercare più potenza, quanto per offrire maggior coppia e tiro in ogni condizione. Le caratteristiche per il resto sono immutate: due cilindri raffreddati ad aria e disposti trasversalmente con angolo



 Il telaio è quello celebre disegnato da Lino Tonti per la V7 Sport. Una magnifica struttura con la culla inferiore imbullonata per agevolare l'eventuale smontaggio del motore. Sulla California II la sola modifica è l'allungamento del forcellone con conseguente incremento dell'interasse.



euro. Al Salone di Milano del prossimo autunno sarà svelata la nuova California che monterà un

nuovo motore di 1.400 cc.

La California II si assicurò comunque un buon successo di vendita in Italia come all'estero, soprattutto in Germania ed Olanda. Da noi giocava a favore anche il prezzo, 6.075.000 lire, che conferiva a questa grossa moto il titolo di 1000 meno cara sul mercato italiano. Da ricordare per completezza le versioni Polizia e Corazzieri, dotate in partenza di tutti gli accessori adeguati ai compiti di servizio e rappresentanza, ed offerte alle Amministrazioni Statali anche di Paesi stranieri. La storia della California II si chiude - dopo 9.759 esemplari - con l'arrivo della California III nel 1987, che continua con il motore di 1000 cc disponibile a scelta con alimentazione a carburatori o iniezione, ma che si distacca fortemente dal filone originale dei modelli precedenti, in quanto introduce caratteri custom decisamente più marcati.

Caratteristiche tecniche

Motore: bicilindrico quattro tempi a V di 90° fronte marcia. Alesaggio per corsa 88x78 mm, cilindrata 948,8 cc, teste e cilindri in lega leggera con canna cromate. Rapporto di compressione 9,2:1. Potenza nd, coppia max 7,7 kgm a 5.200 giri. Distribuzione ad aste e bilancieri con asse a camme nel V del cilindri con comando a catena duplex, 2 valvole per cilindro, diametro valvola aspirazione 41 mm, scarico 36 mm, inclinate di 35°, gioco di controllo 1,5 mm, gioco di funzionamento a freddo (asp/scar) 0,22 mm.

Accensione: a batteria con doppio ruttore Marelli ad anticipo automatico a masse centrifughe. Candele Bosch 225 T2 o Marelli CW7LP.di stanza tra gli elettrodi 0,6 mm. anticipo iniziale 2º, anticipo automatico 31°, anticipo totale 33°; distanza tra i contatti

0,37/0,43 mm. Lubrificazione: forzata con pompa ad ingranaggi comandata dall'albero motore, quantità nella coppa 3,5 kg (3 I) di olio SAE 20/50, pressione 3,8-4,2 kg/cmq, con valvola di regolazione della pressione, filtro a rete metallica nella coppa. Sostituzione ogni 3.000 km. Olio cambio 0,750 kg SAE 90, sostituzione ogni 10.000 km, olio trasmissione posteriore 0,300 kg SAE 90, sostituzione ogni 10.000 km. Alimentazione: capacità serbatoio 25 litri circa di cui 4 litri di riserva. Carburatori: due Dell'Orto VHB30 CD/CS (destro/sinistro), diffusore da 30 mm, polverizzatore 265, getto max 125, min 50, avviamento 80, valvola del gas 40, spillo conico V9 alla seconda tacca, galleggiante 10 gr, vite ana aperta di 1 1/2 giro. Filtro aria in comune a cartuccia di carta.

Avviamento: elettrico con motorino Bosch ad innesto elettromagnetico 12V-0,7CV. Frizione: doppio disco a secco sul volano motore, 8 molle elicoidali.

Trasmissioni: primaria ad ingranaggi dritti con parastrappi, rapporto 1,235 (17/21). Secondaria: ad albero con doppio giunto cardanico nel braccio destro del forcellone oscillante e coppia conica elicoidale rapporto 4,714 (7/33), Rapporti totali di trasmissione: 11,643 in prima, 8,080 in seconda, 6,095 in terza, 5,059 in quarta, 4,366 in quinta.

Cambio: a cinque marce con ingranaggi sempre in presa ad innesti frontali a manicotti scorrevoli, parastrappi incorporato, comando con leva a pedale sulla sinistra. Rapporti: 2,000 (14/28) in prima, 1,388 (18/25) in seconda, 1.047 (21/22) in terza, 0.869 (23/20) in quarta, 0,750 (28/21) in quinta.

Telaio: in tubi d'acciaio a doppia culla scomponibile. Cannotto di sterzo montato su rulli conici, inclinazione 28°,

avancorsa 90 mm.

Sospensioni: forcella teleidraulica brevetto Moto Guzzi con ammortizzatori oleo-pneumatici, diametro steli 34,74 mm, gambali in lega leggera, escursione 140 mm contenuto 0,060 litri di olio per gamba da sostituire ogni 21.000 km, pressione ana 2-3 kg/ cm2. Forcellone oscillante con ammortizzatori teleidraulici oleopneumatici non rigenerabill, pressione aria 3-5 kg cm2 regolabili su 5 posizioni nel precanco molla, escursione 75 mm + 5 mm di tamponamento.

Ruote: cerchi a razze in lega leggera ant/post 3/2,15x18 CP2, pneumatici ant/post 120/90 H18.

Freni: ant idraulico a doppio disco da 300 mm, post idraulico a disco singolo da 242 mm, sistema di frenata integrale con valvola ripartitore di carico.

Impianto elettrico: generatorealternatore 14V-20Ah calettato sull'albero motore, batteria 12V-24Ah, faro Bosch da

180 mm con lampade da 12V/55/60W, posizione 4W, fanale post con una lampadina da 12V-5/21W, indicatori di direzione 12V-21W, lampade strumenti 3W, lampade spie 1,2W.

Dimensioni (in mm) e peso: interasse 1,565, lunghezza 2.370, larghezza manubrio 890, altezza minima da terra 175, peso 250 kg a vuoto, peso del motore 61 kg. Velocità max circa 190 km/h, consumo 5,8 litn/100 km (CUNA).

Dati rilevati nella prova di Motociclismo 8/1981

Potenza max alla ruota 58,12 CV a 6.750 girl (65,08 CV all'albero), coppia max alla ruota 6,54 kgm a 5750 giri (7,32 kgm all'albero), velocità max 163,075 a 5.600 girl. 0-400 m in 14,081 sec con uscita a 146,340 km/h, peso a vuoto 258 kg (123 ant e 135 post), consumo in città 11.5 km/l, fuori città 15 km/l, autostradale 13,80 km/l, medio 13,43 km/l.

