

# MOTO CICLISMO

d'Epoca

## Sport

- Dossier  
Fior 500 GP

## Regolarità

- Maico GS  
400-501

## Grandi eventi

- ASI MotoShow  
a Varano
- Concorso  
di Villa d'Este

## 1888-1955

- Come nasce la Yamaha  
e la sua prima moto,  
la YA-1 125

## Guida all'acquisto

- Moto Guzzi  
California II 1000

**MV Agusta 350 S**  
sognando di essere Agostini

# L'americana di Mandello

*La California è un modello di grande successo perché coniuga le qualità della moto all'italiana con un tocco non esagerato di estrosità, carattere che la avvicina alle americane stile custom. Ci occupiamo della prima versione di 1.000 cc, che riteniamo la più gradevole e personale tra quelle che l'hanno preceduta e le successive*

di Vittorio Crippa, foto Archivio Motociclismo





• Pesante e imponente, la California II non passa certo inosservata, anche nelle viste fronte e retro. La sezione frontale non agevola certo le prestazioni.

◆ Quando, verso la fine del 1981 si comincia a parlare di un nuovo modello destinato a sostituire l'apprezzata 850 California, la Moto Guzzi ha compiuto sessant'anni e sta vivendo una delle stagioni più felici della sua già lunga esistenza. La serie delle piccole bicilindriche, per ora ancora limitata alle 350 e 500 cc, però disponibili

nelle versioni turistiche e sportive, si vende bene ed è apprezzata per il costo concorrenziale, la facilità della guida e le dotazioni di sicurezza (tre dischi e frenatura integrale, trasmissione ad albero cardanico), che rendono queste moto adatte anche a chi è alle "prime armi". Naturalmente di ciò beneficia la serie delle grosse bicilindriche (850 e 1000), che oltre

agli infaticabili modelli da turismo ed alla veloce Le Mans, offre la "stravagante" California 850 T3, una delle prime, se non la prima, motocicletta italiana di grossa cilindrata ispirata alle custom americane. Ma anche la California 850 inizia a segnare il passo: l'estetica legata a schemi classici, seppur nell'ottica di una moto diversa da tutte le altre, ed il motore di "soli" 850 cc, la rendono poco competitiva in rapporto a ciò che offrono i giapponesi e gli stessi americani. Il successo italiano della Harley-Davidson non è ancora iniziato, ed anzi la moto a "stelle e strisce" è vista più che altro come un oggetto da ricchi e sfiziosi personaggi che amano mettersi in mostra. Un'ottima occasione insomma per rilanciare un modello che ha saputo conquistarsi una limitata ma convinta quota di mercato. La California 850 T3 era nata nel 1975, e

segue a pag. 78



## Pregi...

- Personalità estetica
- Motore affidabile
- Frenata sicura
- Vocazione turistica
- Disponibilità ricambi

## ... e difetti

- Vibrazioni
- Coppia di rovesciamento
- Quinta marcia lunga
- Ergonomia comandi a pedale

• *“La quinta lunga non consente di andare oltre i 5.600 giri... basta un colpo di vento a sfavore che il motore sembra mancare e cala di 500/600 giri”. Così commentò Motociclismo nella prova pubblicata sul n. 8-1982 dove la Guzzi venne messa a confronto con l'Harley-Davidson 1340 Classic.*



## Punti salienti



### STRUMENTAZIONE

• Il cruscotto è realizzato in materiale antiurto. Gli strumenti sono i soliti impiegati su tutta la produzione Guzzi/Benelli del tempo e non brillano per precisione. Oltre al tachimetro/contakm, sulla destra, di analoghe dimensioni a sinistra c'è il contagiri, mentre al di sopra più piccolo c'è l'amperometro. Sulla sinistra del cruscotto si trova l'interruttore per le 4 frecce d'emergenza. Le classiche spie sono integrate al centro. Attenzione ai frequenti falsi segnali della spia del folle: rilasciare sempre adagio la frizione anche se è accesa la spia verde Neutral, perché potrebbe essere ancora innestata la prima o la seconda, e la moto scappa in avanti con disastrose conseguenze! Non facile l'eventuale sostituzione delle lampadine delle spie. L'interruttore di accensione con chiave snodata non è più disponibile a ricambio.



### COMANDI AL MANUBRIO

• I comandi elettrici al manubrio sono sempre stati criticati per il loro aspetto poco elegante e per la modesta efficienza. Se tuttavia non vengono forzati o manomessi, fanno debitamente il loro mestiere. Nel caso si debbano sostituire, sono a ricambio gli interi blocchetti con già innestati i fili ed i raccordi multipolari.

### FRENI

• La California II è dotata del pregevole sistema di frenata integrale che si avvale di pinze e dischi Brembo. In caso di inattività, dopo un lavaggio, o dopo un viaggio... bagnato, i dischi tendono ad arrugginire in superficie, ma la cosa non è rilevata, e bastano un paio di frenate per pulirli. Nel sistema frenante integrale, premendo il pedale entrano in azione simultanea il disco posteriore e l'anteriore sinistro. Un'apposita valvola parzializzatrice ripartisce l'azione sui due freni così da impedire il bloccaggio delle ruote. Il secondo disco anteriore si aziona con la leva al manubrio. Il sistema integrale, seppure al giorno d'oggi surclassato dall'ABS, conferisce alla California una frenata molto sicura anche sul bagnato.



### SOSPENSIONI

• La forcella, realizzata dalla stessa Guzzi, è oleopneumatica, una novità, per altro di scarsa efficienza, introdotta su alcuni modelli all'inizio degli anni Ottanta. La valvolina di carico si trova sulla sommità dello stelo destro, e la pressione da osservare è di 2-3 kg/cm<sup>2</sup>, ma si può tranquillamente fare a meno di "pomparla" perché non si avvertono differenze nel funzionamento. Gli steli, del diametro di 34,74 mm, richiedono 0,060 l di olio apposito per forcella ciascuno da sostituire ogni 21.000 km. Anche gli ammortizzatori sono oleopneumatici, con pressione di 3-5 kg/cm<sup>2</sup>, regolabili su 5 posizioni e non rigenerabili.

### ACCENSIONE

• L'accensione è a doppia coppia di contatti situati nello spinterogeno sulla destra del motore. La distanza tra i contatti tutto aperto è di 0,37/0,43 mm. Le candele sono le Bosch W225T2 (vecchia scala), Champion N9Y o Lodge HLNY, con distanza tra gli elettrodi di 0,6 mm. Sotto la fiancatina destra sono presenti 6 fusibili da 16Ah che controllano i principali componenti elettrici, mentre la batteria deve essere da 12V-24Ah.





#### SELLA

• È a due piani, così il pilota trova la sua posizione di guida più comodamente e si abbassa il baricentro, mentre il passeggero non ha la vista disturbata dal casco del guidatore. La sella è bianca e nera, indipendentemente dal colore della carrozzeria: è incernierata posteriormente permettendo l'accesso al vano dove si trova la dotazione attrezzi. Una bella tubazione cromata serve da appiglio per il passeggero. Purtroppo il rivestimento originale della sella assorbe l'acqua, poi trattenuta dalla gommapiuma dell'imbottitura e rilasciata lentamente nei giorni successivi.



#### COMANDI A PEDALE

• Le ampie pedane poggiatepiedi sono un'altra caratteristica della California, e che la avvicina alle moto americane. La soletta in gomma è sostituibile se usurata. Il pedale del cambio sulla sinistra è a bilanciere così non si rovinano le scarpe: per inserire la prima si preme con la punta, per le altre marce col tacco. Per ogni operazione è necessario alzare la gamba dalla pedana il che alla lunga può stancare. Anche il pedale del freno è scomodo per lo stesso motivo, ma per comodità, quando si abbia necessità di frenare con frequenza, si può appoggiare il piede sul gommino appositamente previsto sul dietro del pedale, così la manovra è più rapida e agevole.

#### FRIZIONE E CAMBIO

• La frizione è a secco. Oltre alla normale usura del materiale d'attrito, col tempo il paraolio perde la tenuta lasciando trasudare olio sui dischi, così la frizione slitta. In questo caso è necessario sostituire il corteco, ma l'operazione richiede lo smontaggio del motore dal telaio e il distacco dal cambio. Sconsigliamo decisamente di affrontare da soli un tal lavoro. Il cambio è rumoroso, ma abbastanza preciso. I rapporti sono ben spaziati fino alla quarta, la quinta è invece troppo lunga ed il motore stenta a prendere i giri fermandosi intorno ai 5.600 giri, a cui corrisponde una velocità reale di 163 km/h. Influisce anche l'imponente sezione frontale peggiorata dal parabrezza, che a velocità superiori i 120 km/h provoca anche fastidiosi vortici d'aria mentre oltre i 150 km/h è causa di instabilità.

#### FILTRO ARIA

• Sostituire il filtro aria a pannello di carta ogni 9.000 km e pulirlo ogni 5.000 con getto d'aria compressa a bassa pressione. Alla scatola del filtro arriva anche la tubazione di sfiato dei vapori dell'olio motore, una soluzione non comune nei primi anni Ottanta, e che rendeva la California II una delle moto più ecologiche di quei tempi. Estrarre il filtro dell'aria smontando la scatola dell'aspirazione non è un'operazione agevole né facile, e consigliamo di lasciarla a chi ne conosce la procedura.



#### MOTORE

• Il bicilindrico a 90° è resistente e duraturo, tanto che se la manutenzione ordinaria è stata rispettata arriva tranquillamente ai 100.000 km senza bisogno di una revisione generale. Da sottolineare che il tipo adottato sulla California II, oltre che essere di 1.000 cc, deve avere i gruppi termici di linea squadrata, e non tonda come sulle altre 1.000 cc contemporanee della Moto Guzzi. Facile all'avviamento, sopporta senza problemi lunghe tirate autostradali anche a regimi prossimi al massimo (6.500 giri), ma "marca il territorio" con piccole perdite di olio dal tubo dello sfiato del sistema di riciclaggio dei vapori. Accettabili modesti trasudamenti di olio dalle guarnizioni. Richiede poca manutenzione che, per le operazioni di routine (regolazione del gioco valvole, sostituzione candele e cambio oli) è alla portata di un buon appassionato. Diverso il discorso per altri interventi (sostituzione filtro aria, filtro olio, regolazione anticipo e contatti dello spinterogeno, carburazione) che è bene siano effettuati da personale esperto ed in possesso degli strumenti adeguati. I giochi valvole, sia per aspirazione che scarico, a motore freddo sono di 0,22 mm. Più evidente la rumorosità meccanica che quella di scarico.

• Due i cavalletti in dotazione, il laterale sulla sinistra, ed il centrale. Il primo è sicuro e facile da estrarre. Attenzione perché è dotato di un interruttore di sicurezza: se si tenta l'avviamento del motore senza chiuderlo, il motorino elettrico gira ma non ingrana il volano, e si arriva presto a scaricare la batteria. Il centrale richiede un certo sforzo per essere utilizzato, ma offre stabilità.



• Sopra, il tappo del serbatoio con innesto a baionetta è nascosto da uno sportello dotato di serratura. Di serie, a lato, sono montate due potenti trombe elettriche cromate.

segue da pag. 74

rispetto al modello precedente uscito nel 1971, introduceva un telaio completamente nuovo ed un motore rivisto in molti dettagli importanti. Non si poteva quindi ritenere solo un aggiornamento, ma una moto inedita e che beneficiava di tutte le migliorie introdotte da Lino Tonti sulla V7 Sport partendo dalla originaria V7 dell'ing. Giulio Cesare Carcano.

Così si fa anche per la nuova moto, che quindi

viene siglata California II più per un criterio di continuità commerciale che tecnico. Il motore, pur nella rigorosa tradizione del bicilindrico a V di 90° montato trasversalmente sul telaio, passa a 1.000 cc, anche se in realtà si tratta di un 948,8 cc, utilizzando le misure di alesaggio e corsa già ben collaudate a partire dalla V1000 Idroconvert, e successivamente adottate anche sulla 1000 SP carenata da gran turismo e sulla G5. Ma introduce, come novità assoluta, i cilindri e le teste con linee più moderne e squadrate, ispirate a quelle della serie piccola delle V35/50. Se il telaio resta lo stesso, col pregio della scomponibilità, che semplifica le operazioni di grande manutenzione, invece la carrozzeria è rivista sia a livello del serbatoio, diverso e più capiente rispetto a quello della California 850 T3, dove si montava lo stesso della 850 T3 da turismo,



• Due immagini ufficiali della California II. Il colore più diffuso è il Nero Lotus, ma se ne trovano anche in Rosso Madeira e in Bianco Latte. I filetti su serbatoio e parafanghi sono in oro e rosso. Portapacchi, borse e parabrezza erano forniti di serie. I ricambi si trovano ancora oggi con facilità. La Moto Guzzi ha omaggiato questo modello realizzando la California Vintage, presentata alla fine del 2005, che riprendeva il look della California II 1000.

sia per i parafranghi, ora più avvolgenti, e con la parte centrale verniciata alternata al cromo sui bordi, anziché completamente cromati come sulla precedente. Anche la sella, molto caratteristica per questo modello, è simile negli schemi nero/bianco del rivestimento, ma è in realtà più grande e confortevole, e pone il passeggero su un piano rialzato rispetto al pilota regalandogli maggiore visibilità.

Sempre dotata di serie di parabrezza e borse rigide, la California II 1000 è più imponente della precedente ed anche meglio rifinita. Ad esempio viene montata una cornice cromata sul perimetro del parabrezza, mentre le borse sono di migliore qualità e funzionalità. Inoltre le fiancattine, dietro le quali è celata la batteria, parte dell'impianto elettrico ed altri particolari, sono di forma diversa (le precedenti erano le stesse della 850 T3), armonizzata allo stile custom e per ciò con un piccolo accessorio cromato ap-

plicato alla parte anteriore. Il cruscotto con gli strumenti è completamente nuovo, mentre restano gli stessi i comandi elettrici. Nota intoccabile è invece il grande manubrio rialzato "a corna di bue" che, con la sella, costituisce l'elemento più vistoso della California.

Altra novità è nella colorazione: se la California 850, in tutti i suoi modelli precedenti era possibile solo in nero, la nuova 1000 si può ordinare nera (Nero Lotus), bianca (Bianco latte) e rossa amaranto (Rosso Madeira).

Presentata al Salone di Milano nel novembre 1981, la moto inizia ad arrivare dai concessionari nel mese di marzo dell'anno seguente al prezzo di 6.075.000 lire, molto concorrenziale, anzi, scrive *Motociclismo* nella prova pubblicata sul numero di agosto 1982: "è la 1000 meno cara della categoria sul mercato italiano. Vanta comfort di marcia, ridotta manutenzione, prezzo dei ricambi limitato e buona assistenza". Ma

## Spendere il giusto



• In vendita su Internet: 1982, 54.000 km a 4.700 euro.

La California è allo stato attuale la più gradita tra le grosse bicilindriche di Mandello costruite tra gli anni Settanta/Ottanta. A parte la serie delle Le Mans 850, che infiammano la passione grazie alla formula della sportiva di razza, all'italiana, la California, nelle sue versioni più diffuse, la 850 cc derivata dalla 850 T3, e la successiva California II di 1.000 cc, spuntano le migliori quotazioni e le maggiori richieste.

Tra le due versioni, se la 850 ha dalla sua la maggior età ed un aspetto più sobrio, oltre a dimensioni più contenute, certamente la 1000, per chi apprezza il fascino delle custom, è più coinvolgente e caratteristica, senza comunque voler invadere un campo che è bene lasciare ai suoi legittimi... proprietari. Il pregio della California II 1000 è dunque quello di sviluppare senza esagerazioni quelle caratteristiche che fanno il successo della prima California al suo apparire, quando viene presentata al Salone di Milano del 1971, derivandola dalla moto prodotta appositamente per la Polizia di Los Angeles. Per le quotazioni ci siamo riferiti anche ai più cliccati siti della rete, dove ormai si svolgono la maggior parte delle trattative sia tra privati sia con le Concessionarie.

A parte le solite esagerazioni, con richieste (da ignorare) anche superiori ai 6.000 euro, crediamo corretto quotare la

California II 1000 attorno ai 4.000 euro, naturalmente per un esemplare con i documenti in regola per l'immediato trapasso e "turn key", cioè pronta all'utilizzo, senza importanti interventi da effettuarsi a parte un buon tagliando.

Se è accettabile la "patina" del tempo sulla carrozzeria, dato per certo che questa Moto Guzzi, come le sue coeve non brilla per le finiture e la verniciatura, la moto deve però essere completa e originale in ogni sua parte, soprattutto delle borse e del protettivo parabrezza, ai tempi entrambi accessori di serie.

Ricordiamo che la California II è stata prodotta dalla fine del 1981 al 1987, con primo numero di telaio VT 11111 e ultimo VT 20479. Questa la produzione anno per anno, in parentesi sono indicati gli esemplari destinati all'estero:

**1981:** 125 (25)

**1982:** 1.122 (1.216)

**1983:** 897 (1.444)

**1984:** 508 (1.206)

**1985:** 385 + 25 per pubblica amministrazione (1.087)

**1986:** 237 (989)

**1987:** 53 (465)

**Totale:** 3.352 (6.432)

**Totale Italia+Estero:** 9.759

## Prezzi di alcuni ricambi

(in euro) Filtro olio 14,95, filtro aria 11,66, manopole 10,00, cavo frizione 38,38, leve al manubrio: disponibile la sinistra a 183,87 compreso il braccialetto, coppia cilindri 800,00, tubazione benzina 38,00, tubazione sfiato olio 44,00, pastiglie freni 20,00 la coppia, dischi freno: post 115,00, ant 159,09, dischi frizione 89,90, albero primario del cambio 674,05, preselettore 242,43, desmodromico 273,96.

I componenti della carrozzeria non sono più forniti dalla Moto Guzzi, ma si trovano presso ricambisti di Marca. Tra questi Valpolini di Mandello che ha un catalogo fornitissimo: via Petrarca, tel 0341/732335, chiedere di Oscar o Michele.

aggiunge anche che "accusa di contro consumi abbastanza elevati", e che da certi particolari si potrebbe pretendere qualcosa in più, come per la filettatura sul serbatoio che è in striscioline di carta adesiva, che si usurano presto non essendo ricoperte da una vernice protettiva trasparente. Il successo arride alla nuova California II, che ha il pregio di avvicinare alla Moto Guzzi anche chi l'aveva finora messa in secondo piano. Ciò anche perché, dice ancora *Motociclismo* all'epoca, "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". La produzione di questo modello perdurerà infatti fino al 1987, quando sarà sostituita dalla più americaneggiante California III, senza che alla versione originale siano state successivamente introdotte modifiche di rilievo. Questa la sua storia. Quando mettete l'occhio su un esemplare presumibilmente in buone condizioni d'uso, prima di firmare l'assegno sappiate

che questa è una Moto Guzzi anni Ottanta, con tanti pregi e anche diversi difetti. Tra i primi ci sono sicuramente la stabilità (benché a certe velocità venga inficiata dal parabrezza), la sicurezza dell'impianto frenante, la robustezza di un motore particolarmente adatto al turismo a lungo raggio. Tra i secondi l'effetto della coppia di rovesciamento dovuta alla trasmissione ad albero, un cambio che non è un portento (e il folle è difficile da trovare), le vibrazioni ad alcuni regimi. Anche i comandi a pedale possono risultare sgraditi e poco pratici da usare. In città la mole si sente e alla lunga la durezza dei comandi al manubrio stanca. Va da sé che questa moto è molto più a suo agio lontano dai centri abitati. Quanto alla situazione ricambi non c'è da lamentarsi. Presso alcuni concessionari Moto Guzzi ci sono ancora molti particolari nuovi disponibili e loro stessi saranno ben disposti a seguirvi nella manutenzione ordinaria e straordinaria.

## Caratteristiche tecniche

**Motore:** bicilindrico a quattro tempi a V di 90° fronte marcia. Alesaggio per corsa 88x78 mm x2, cilindrata 948,8 cc, teste e cilindri in lega leggera con canna cromate. Rapporto di compressione 9,2:1. Potenza 65 CV a 6.750 giri, coppia max 7,7 kgm a 5.200 giri. Distribuzione ad aste e bilancieri con asse a camme nel V dei cilindri con comando a catena duplex, 2 valvole per cilindro, ø valvola aspirazione 41 mm, ø scarico 36 mm, inclinate di 35°, gioco di controllo 1,5 mm, gioco a freddo (asp/scar) 0,22 mm.

**Accensione:** a batteria con doppio rottore Marelli ad anticipo automatico a masse centrifughe. Candele Bosch 225 T2 o Marelli CW7LP, distanza tra gli elettrodi 0,6 mm, anticipo iniziale 2°, 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 litri) 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. Due carburatori 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 aria aperta di 1 ½ giro. Da giugno 1984 carburatori tipo PHF 30 DD e DS. 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 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 Moto Guzzi con ammortizzatori oleo-pneumatici, ø 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 aria 2-3 kg/cm². Forcellone oscillante con due ammortizzatori teleidraulici oleo-pneumatici non rigenerabili, pressione aria 3-5 kg/cm² regolabili su 5 posizioni nel precarico molla, escursione 75 mm + 5 mm di tamponamento.

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

**Freni:** anteriore a doppio disco da 300 mm, posteriore

da disco da 242 mm, sistema di frenata integrale con valvola ripartitore di carico.

**Impianto elettrico:** generatore-alternatore 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 secco, peso del motore 61 kg.

**Prestazioni:** velocità max circa 190 km/h, consumo 5,8 litri/100 km (CUNA).

**Dati rilevati nella prova di Motociclismo 8/1982**

Potenza max alla ruota 58,12 CV a 6750 giri (65,08 all'albero), coppia max alla ruota 6,54 kgm a 5750 giri (7,32 all'albero), velocità max 163,075 a 5.600 giri, 0-400 m in 14,081 sec con uscita a 146,340 km/h, peso a secco 258 kg (123 ant e 135 post), consumo in città 11,5 km/l, fuori città 15 km/l, autostradale 13,8 km/l, medio 13,4 km/l.

# Attenzione alla trasmissione

La Milleper cento non è solo una delle più note concessionarie Moto Guzzi, ma, partendo da affermati modelli di produzione, costruisce delle favolose special. In più segue ogni richiesta del cliente costruendogli la nuova moto su misura. Ma la Concessionaria di Verano Brianza (via Brianza 6, tel. 0362/805010, www.millepercento.it) è specializzata anche nel restauro di Moto Guzzi d'epoca. Perciò, insieme al titolare Stefano Perego, abbiamo sentito anche Tiziano (in foto) che si occupa anche della parte tecnica dei restauri.

Stefano, ci sono richieste per la California II, oppure le 850 le sono preferite?

*"Sì, è una delle moto classiche più ricercate per il suo aspetto imponente ma amichevole. È importante storicamente e apre la nuova via dei motori a teste quadre. Come richieste devo dire che le California 850/1000 sono modelli che si sono fatti piuttosto rari, almeno in condizioni originali".*

Tiziano, quali sono i punti deboli di questa moto o quelli che vanno incontro ad usura con l'uso e l'abuso?

*"Sono moto che hanno comunque trent'anni, al di là del chilometraggio. Secondo me è importante orientarsi su un esemplare conservato che abbia una abbondante documentazione sui lavori di officina eseguiti e possibilmente abbia cambiato pochi proprietari. Anche perché una moto conservata 'parla' della sua storia: se ha i dischi freno originali ad esempio e me la danno per 30.000 km, controllandone l'usura posso capire se è vero. Moto bellissime, restaurate e riverniciate possono poi rivelarsi un pozzo senza fondo se il motore o la trasmissione non sono stati adeguatamente controllati e ripristinati. Quindi non fermarsi all'aspetto estetico. Per quanto riguarda eventuali modifiche importanti meglio lasciar perdere. Ad ogni modo, fondamentale è la prova su strada. Se il cambio è a posto le marce entrano bene, certo non come in un cambio moderno, ma senza impuntamenti, fischi o vibrazioni. Un mito da sfatare è la moto che è rimasta ferma 10 anni e più ed ha pochi chilometri, e quindi è... nuova. Bisogna tener presente che tutte le parti in gomma, compresi i pneumatici, invecchiano al di là dell'uso. Una moto che viene rimessa in strada dopo 10 anni avrà sicuramente dei problemi di perdite di olio dalle guarnizioni e dai corteco, anche interni al motore o alla trasmissione, con relativi costi, anche forti, di interventi da fare in officina. Poi il serbatoio avrà ruggine interna, i carburatori dovranno essere ripristinati perché le gomme e le parti in ottone possono essere corrose. Insomma mai farsi abbagliare dai bassi chilometraggi".*

Nella manutenzione quali consigli puoi dare? Cambio olio e filtri a quanti km?

*"Con un buon olio sintetico sto tranquillo anche per 10.000 km. Poi consiglio comunque di sostituire olio e filtro ogni anno. Se la moto ha percorso poche migliaia di km posso magari sostituire il filtro ogni 2 anni, ma per l'olio è meglio il cambio annuale perché si deteriora col tempo anche non usandolo. Per chi ama il fai da te, è importante non dimenticarsi che la coppa dell'olio non è tenuta solo dalle viti perimetrali, ma anche da 4 viti al di sotto. Spesso vengono dimenticate, e mi portano moto con la coppa presa a martellate perché... non veniva giù. È chiaro che il danno può essere importante ed i costi analogamente".*

Un problema che a volte si presenta è la perdita di olio dal paraolio tra motore e cambio con imbrattamento dei dischi della frizione e conseguente slittamento. È sempre necessario smontare il motore oppure si può rimediare in altro modo, più semplice?

*"Assolutamente no: è sempre ne-*

*cessario smontare il motore, cioè aprire il telaio e staccare il cambio, un lavoro di una giornata in officina. Inoltre una volta aperto il motore, non bisogna fermarsi al solo paraolio dell'asta del cambio, ma anche controllare la guarnizione della pipa dei vapori e quella della flangia dell'albero motore. C'è poi da controllare il tappo di lavorazione dell'albero a camme che è inserito per cianfrinatura e col tempo può lasciar passare olio. Quindi consiglio di portare la moto dal concessionario quando si debba fare questo lavoro".*

Per la trasmissione finale, quali verifiche sono consigliate?  
*"Bisogna purtroppo guardare direttamente l'usura dei pezzi, quindi smontare la coppia conica. È chiaro che lo si farà se avverte qualche problema, tipo vibrazioni sulle pedane, rumori... 'molesti' e irregolarità nel cambio marcia. Bisogna però essere in possesso di una buona sensibilità per capire questo problema. Ad ogni modo, se la moto ha percorso molti km è inevitabile che si sia usurata tanto la coppia conica quanto il giunto ed il cardano, senza dimenticare i cuscinetti".*

Analizziamo eventuali perdite di olio: dal motore, dal cambio e dalla trasmissione. Quali sono accettabili e quali no? E se trovo olio o morchia sul cerchio posteriore devo preoccuparmi?

*"Se c'è olio sul cerchio o sotto la scatola della coppia, allora c'è una perdita da sistemare. Poi guardare e toccare sotto la motore all'attaccatura tra motore e cambio. Qui c'è una fessura fatta apposta per far scariare l'olio: se c'è olio, a perdere potrebbe essere il paraolio del cambio o quello dell'albero motore. Poi abbiamo i tubi di sfato tra il motore ed il telaio e col filtro. Questi tubetti col tempo si usurano e vanno sostituiti. Togliere il tappo in gomma nera della fasatura del volano e infilare il dito (a motore spento!): non deve essere unto di olio. Invece è piuttosto normale dopo un lungo viaggio soprattutto in estate e con motori ad elevato chilometraggio trovare un po' di olio sotto al cambio: è un po' di sfato dei vapori dal tubetto dovuti alla pressione interna del motore, una cosa accettabile".*

Per regolare bene la carburazione e il sincronismo dei carburatori hai qualche trucco?

*"Meglio del vacuometro non c'è nulla!"*

C'è qualche intervento migliorativo, tipo l'accensione elettronica al posto di quella a puntine, oppure qualche altra modifica che rende la moto migliore?

*"Non ritengo l'accensione elettronica un grande miglioramento, anche perché se l'elettronica si brucia, resto a piedi e non posso far altro se non caricare la moto sul carro attrezzi. Se ci sono le puntine si può riuscire a farla ripartire. Invece mi orienterei su un volano alleggerito, sulla doppia accensione o su un buon albero a camme che mi darà un motore più sfruttabile e divertente senza intaccare l'affidabilità della moto".*

Volendo restaurare una California in condizioni discrete, e riportarla a nuovo, quanto potrei spendere?

*"È un po' difficile rispondere con precisione. Se la moto è un buon conservato, basterebbe un tagliando approfondito. Se invece devo fare un restauro, completo intervengono molte variabili. Posso dire ad esempio che una sabbatura e riverniciatura del telaio e della carrozzeria costa sui 2.000 euro e non tengo conto della mano d'opera per smontare la moto. Lo stesso se devo intervenire sul motore: come dicevo rifare una frizione costa una giornata di lavoro senza contare eventuali imprevisti ed i ricambi. Non è possibile invece rettificare le canne dei cilindri perché sono trattate al Nikasil e quindi va sostituito tutto il blocco con l'alettatura".*

