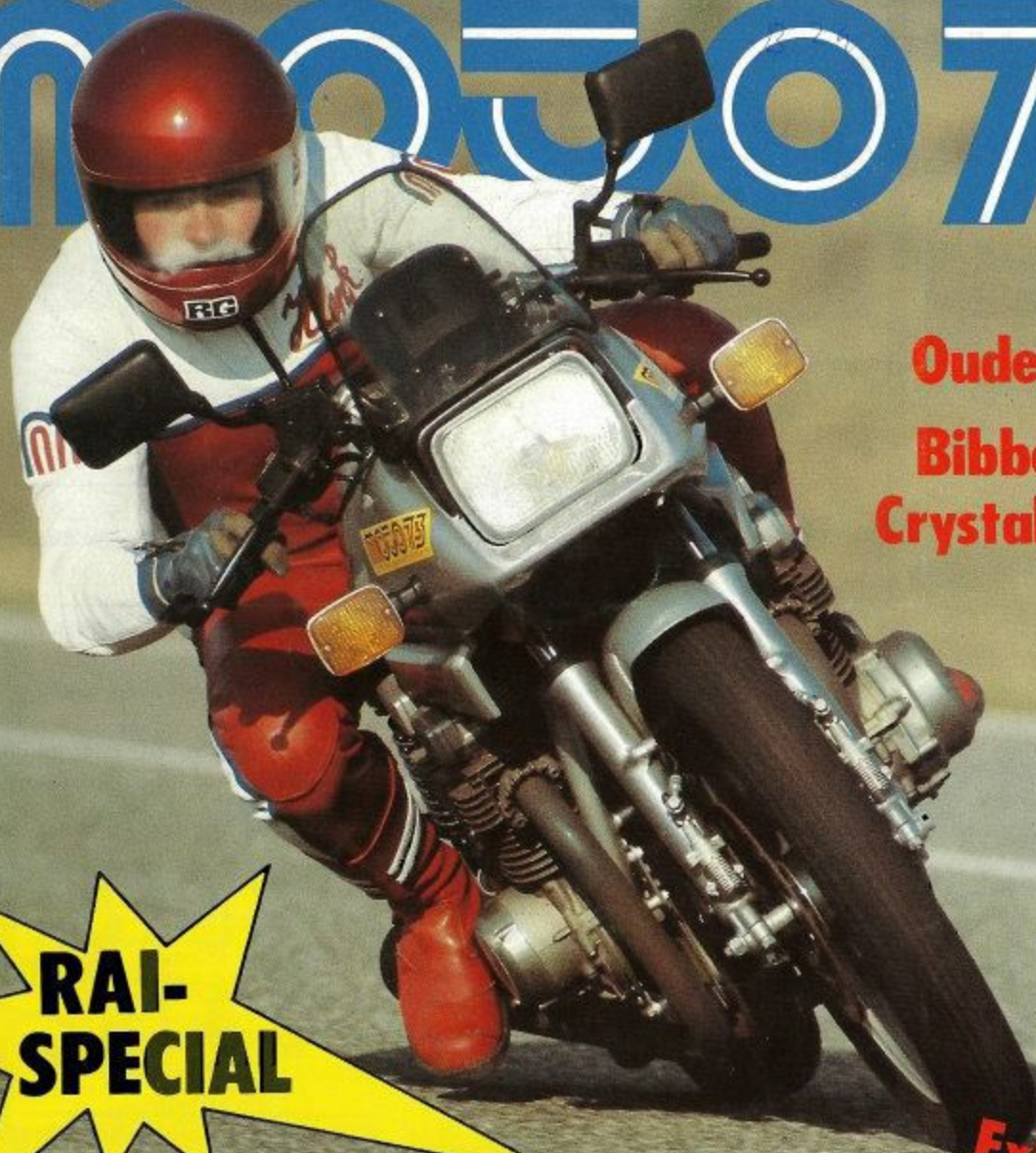


MOTO 73



**Oude Glorie
Bibberen in
Crystall Rally**

**RAI-
SPECIAL**

Test:

Suzuki GSX 1100S

Moto Guzzi California II

Rij-indruk:

Honda GL 500 Silverwing

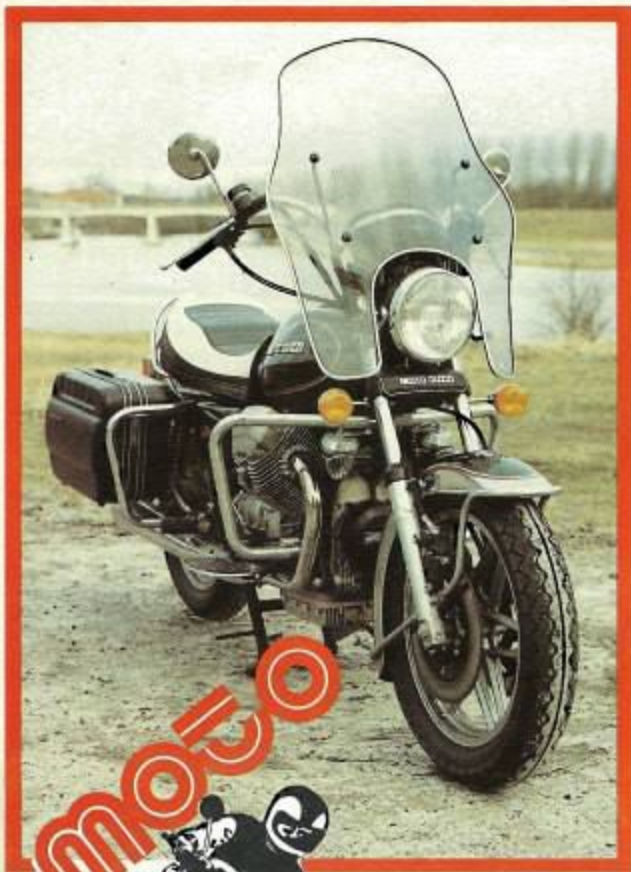
Kawasaki GPZ 550

**Exklusief:
rijden met
de Honda VF750S**



Moto Guzzi

Toerbuffel uit Italië



MOJO



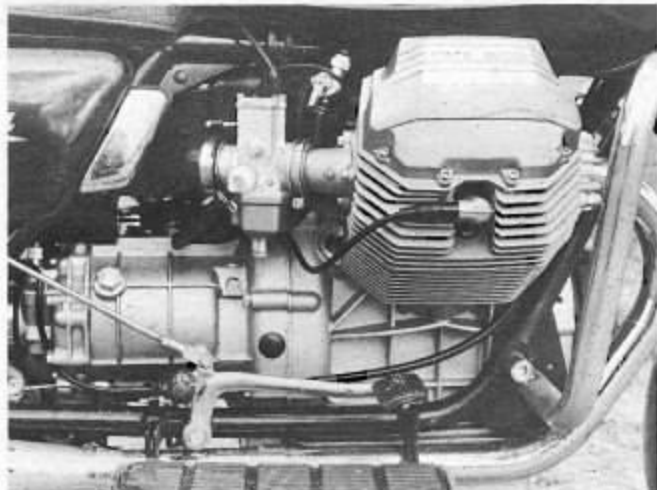
FEST

door Henk Bruggeman
foto's Jan Heese



California II





Het blok heeft nu „vierkante“ cilinders. Aan het rempedaal zit een „half pedaal“ zodat je niet voor iedere remmanoeuvre je voet van de treepi plank hoeft te lichten

Het Italiaanse merk Moto Guzzi toont in haar omvangrijke programma duidelijk twee geheel verschillende gezichten. Voor de snelle rijder is de Le Mans III een prima keus. De meer toeristisch ingestelde rijder kan kiezen uit een groter aanbod. Nieuw is de California II, waarschijnlijk de meest toeristische machine in het programma. Reden om deze Guzzi aan een uitgebreide test te onderwerpen.

Tot dusver was de California er alleen in een 850 cc-uitvoering. Het uiterlijk doet, mede door de montage van treepi planken in plaats van voetsteunen, wat Harley-achtig aan. In dat licht bezien is het vergroten van de cilinderinhoud een logische stap. Door die 100 cc's meer is de machine echter nauwelijks sneller geworden, maar nog meer afgestemd op de eisen die de supertoerder stelt: Veel vermogen, of beter gezegd koppel, bij lage toerentallen en een laag brandstofverbruik.

Motor

De nieuwe Guzzi-trend, uiterlijk direkt herkenbaar aan de „vierkante“ cilinders, maken het blok direkt een stuk ooglijker. Na de V 50-serie en de Le Mans III hebben de vierkante cilinders nu ook hun intrede gedaan in de 1000-serie. Dat betekent meteen dat ook het inwendige van de cilinder nieuw is. Een nylasil laag moet de zuigerslijtage tot een minimum beperken. Daarnaast zijn de in- en uitlaatkant onderhanden genomen om de machine te laten voldoen aan de nieuwe keuringsnormen, waardoor de machine in één keer gehomologeerd is voor geheel Europa. Dat betekent, dat de motor wat stiller is geworden, maar we kunnen er

meteen achteraan fluisteren, dat het typische Guzzi-geluid niet is verdwenen.

Het motorblok komt via een boring en slag van 88 maal 78 millimeter aan een cilinderinhoud van bijna 950 cc. Twee kleppen per cilinder, bediend door één onderliggende nokkenas en stoterstangen, houden de techniek eenvoudig. Twee dikke Dell'Orto karburateurs met een doorsnede van 30 mm bereiden het mengsel, dat gemiddeld met een snelheid van één liter op 15 kilometer in de cilinders verdwijnt.

Even eenvoudig als de „kleppen-trein“ is de ontsteking. Kontaktpunten zorgen voor het juiste moment van vonken van de bougies en die vonken worden gefabriceerd door een betrouwbare akku-bobine ontsteking.

Direkt achter het blok, dat mijn ogen streelt door het fraaie grove gietwerk, zit een droge koppeling met twee platen. De vijfversnellingsbak onderscheidt zich niet ten opzichte van de andere 1000 cc-modellen (met uitzondering natuurlijk van de „automatische“ Hydro Convert). Via een extra set tandwielen wordt het vermogen overgebracht naar de kardan en daarna naar het dikke achterwiel.

Voor de lange baan

Ook het rijwielgedeelte is ten opzichte van de „oude“ California (die in productie blijft) duidelijker afgestemd op het moeiteloos overbruggen van grote afstanden. De machine is een stuk langer geworden. En om rechtuit te rijden is dat een goede oplossing. De wielbasis is met 95 mm gegroeid naar een riant waarde van 1565 mm. Het overgrote deel van dit langer worden zit in de swingarm. Om deze voldoende stevig te maken zit er een extra verbinding tussen de beide achtervorkpoten. Om de stuur-eigenschappen door deze ingreep niet te nadelig te beïnvloeden is de voorvork wat steiler gezet. Tenslotte is een motorfiets niet uitsluitend bedoeld om rechtuit te rijden, nietwaar?

Grote afstanden overbruggen



Het hak-teen-pedaal voor de bediening van de versnellingsbak

betekent ook dat je „uit de wind“ wilt zitten en het liefst ook nog eens comfortabel. Het grote toerscherp en de buddy moeten daartoe bijdragen.

Twee afneembare koffers zorgen ervoor dat je tandenborstel en wat kleine spullen voor een weekendtrip of een volledige uitrusting voor drie weken vakantie moeiteloos vervoerd kunnen worden. Wie de vakantie wil doorbrengen in „Hotel Tent“ kan de accommodatie makkelijk vervoeren op het standaard gemonteerde bagagerek.

Komfort

Soepeltjes rolt de California II van de middenbok. En, wat nog belangrijker is, hij rolt er ook even gemakkelijk op. Zo gemakkelijk, dat je bijna geneigd bent om de zijstaander maar te vergeten. Vooral ook, omdat de machine in dat geval vrij schuin komt te staan en op een zachte bodem geeft dat toch een onzeker gevoel. Mocht je toch de zijstaander gebruiken, dan voorkomt een extra beveiliging in het elektrische circuit dat je kunt starten, zonder dat de stander in haar ruststand staat.

De zithoogte is met een waarde

van 800 mm niet echt hoog, maar door de breedte van de buddy moet je wel van normale afmetingen zijn om met beide voeten (een must bij een machine van rijklaar bijna 300 kilo) bij de grond te kunnen.

Kontakt aan, beide benzinekransen open en nadat je de choke boven de linker cilinder hebt gevonden, kun je de motor starten. Fout, je moet ook de koppeling ingetrokken houden omdat de startmotor anders elke dienst weigert. Een prima voorziening, vooral bij onze testmachine, omdat het controlelampje van de vrijstand wel eens wilde oplichten terwijl de machine nog in de versnelling stond.

Wanneer aan alle verplichtingen is voldaan start de motor bij de eerste druk op de knop en ondanks de steeds strenger wordende milieueisen loopt de motor vanaf het begin mooi rond en al vrij snel kan het bekende witte chokeknopje in haar neutraalstand worden teruggezet.

Het brede stuur geeft je vanaf het eerste moment het gevoel dat je „king of the road“ bent. De buddy is net niet te zacht om niet comfortabel te zijn. Een minpunt aan de zitpositie is de plaats van de cilinderkappen. Zowel links



De goede koffers kunnen gemakkelijk gede- en monteerd worden

als rechts zit je er onder het rijden vrijwel altijd met je benen tegenaan. De winst aan ruimte, die verkregen is door het weglaten van de rubbersteunen aan de kleppendeckels, is net niet voldoende. Dit probleem is enigszins op te lossen door je voeten wat verder naar buiten te zetten op de grote treeplanken, die het toer karakter van deze machine nog eens extra accentueren. Nu we toch bij de voeten zijn aangeland kunnen we het meteen hebben over het schakel- en rempedaal. Het schakelpedaal is uitgevoerd als hak-teen-pedaal. Dat betekent, dat je bij het opschakelen vrijwel vanaf het begin kiest voor het „hakgedeelte”, waarmee de machine moeiteloos in de hogere versnelling valt. Om de voetrem te bedienen (daarmee rem je meteen met de schijf in het achterwiel en de linkerschijf in het voorwiel, moet je voet van de treeplank gehaald worden. Bij paniekstops kost dat tijd. In het stadswerk is het dan ook aan te raden om de voet te laten rusten op de „halve voetsteun” die wat hoger zit.

Het forse toerscherf in hoogte verstelbaar zodat het nooit problemen zal opleveren om er overheen te kijken. Het biedt een goede bescherming, ook voor het hoofd en de handen. Volgens een testrijder scheelde dat minstens één paar handschoenen wanneer het echt koud was. Omdat het scherm aan het stuur gemonteerd is heeft het wel wat invloed op het weggedrag. Bij snel genomen bochten brengt het scherm wat instabiliteit in de machine en bij het naderen van vrachtauto's akselereert de motor nog eens extra door de zuigkracht van de vrachtauto, die op het scherm werkt.

Niet voor twee

Die comfortabele zithouding wordt grotendeels teniet gedaan wanneer je met z'n tweeën gaat toeren. Dat bevreemde mij, want op het eerste gezicht lijkt de buddy groot genoeg. Maar door het oplopen van de achterkant schuift de passagier naar voren en alleen wanneer deze - onnatuurlijk - recht op gaat zitten ondervind je niet zoveel hinder. In

Buddypraat

José Westerenh



Mijn tweede kennismaking met een groottoerist, nadat ik vorig jaar al eens (zij het achterop) met de Harley Davidson Heritage had gereden. Dit soort machines onderscheidt zich volkomen ten

de praktijk zul je als bestuurder langzaam naar voren geduwd worden en krijg je een enigszins krampachtige zithouding. Waarschijnlijk is een „getrapte” buddy beter, omdat je dan als het ware twee gescheiden zitgedeeltes krijgt.

Alleen toeren

Toen ik voor het eerst een Harley bestuurde ging er iets in me open dat alle raceneigingen onderdrukte. Zo'n zelfde gevoel geeft de California II ook. Vanaf de eerste meter ga je d'r echt voor zitten om een goed eind te toeren. Nimmer om sportief te gaan sturen. En dat betekent ook, dat de rijder en de motor het vrij snel eens worden. Vrijwel konstant akselereer je naar de hoogste versnelling. Daarbij komt de naald van de toerenteller in de verschillende versnellingen meestal niet verder dan de helft van de schaal. „Bottempower” noemen de Engelsen dat. Vermogen onderin, of duidelijker gezegd, vermogen bij lage toerentallen. Daar moet deze machine het van hebben. Een blik op de snelheidsmeter doet je even twifelen. Je was toch aan het toeren? Met het maken van

opzichte van de Japanse machines op het gebied van de vormgeving, de aankleding en het rijden.

Dat de California II een groottoerist is hoef ik niet uit te leggen; dat zie je meteen aan de brede buddyseat, het grote stuur, de ruime koffers en de treeplanken voor de bestuurder.

Het comfortabele uiterlijk, vooral dat van de buddy, is bedrieglijk. De buddy loopt schuin naar voren af zodat ik automatisch tegen de bestuurder aangeklemd werd en dat vond ik irritant. Ik zat nogal gespannen en dat is juist het tegenovergestelde van comfortabel.

Doordat de bestuurder tamelijk recht op zit moet je als duo met je bovenlichaam naar achteren hellen. Wanneer de bestuurder met een bolle rug ging zitten verslechterde mijn zitpositie nog meer. Met andere woorden: ik

zat nogal beroerd achterop. De vering was volgens mij wat te stug.

Met al deze punten op een rijtje viel het comfort mij dus duidelijk tegen. Desalniettemin vond ik het een geweldige ervaring om met zo'n superoerster op pad te gaan. Hij is bij uitstek geschikt voor de vakantie of voor weekendtrips zonder dat je dan moeielijk pakwerk moet verrichten.

Zelf heb ik er ook nog een klein stukje op gereden, maar zonder duopassagier zou dat niet mogelijk zijn geweest omdat ik de machine dan niet onder controle had. Wat ik echt bijzonder vond was het feit dat er „twee” versnellingspookjes opzaten. Wanneer ik zelf reed had ik niet zo'n probleem met de zitpositie.

Jammer dat de California niet zo geschikt is voor twee personen. Het leek me de machine voor een lang weekend of vakantie.

de test van de Le Mans III nog in het achterhoofd vermoed ik echter al vrij snel dat deze snelheidsmeter aan dezelfde ziekte lijdt: Overdrijving.

Toeren betekent voor mij echter niet alleen maar de snelweg af-dampen. De route mag best wat meer afwisseling bieden. Sturen betekent bij de California echt werken. Je hebt veel gemak van het brede stuur want als je een bocht in wilt moet je er echt wat voor doen. De machine wil zo goed rechtuit dat hij minder makkelijk van die rechte lijn wil afwijken. Wanneer je de gekozen schulnte eenmaal hebt bereikt gaat het nemen van de bochten moeiteloos.

Superbrede banden om de voor- en achtervelg nemen het grootste deel van de kleine oneffenheden in het wegdek op. Wanneer de gaten en hobbels groter worden moet de vering je helpen. De voorvork met haar dikke vorkpoten en luchtondersteuning doet goed wat er van verwacht wordt. De hele veerweg wordt gebruikt en de vork sloeg bijna nooit helemaal onderin. De beide achterveerelementen zijn, net als de beide voorvorkpoten, gekoppeld aan een centraal ven-

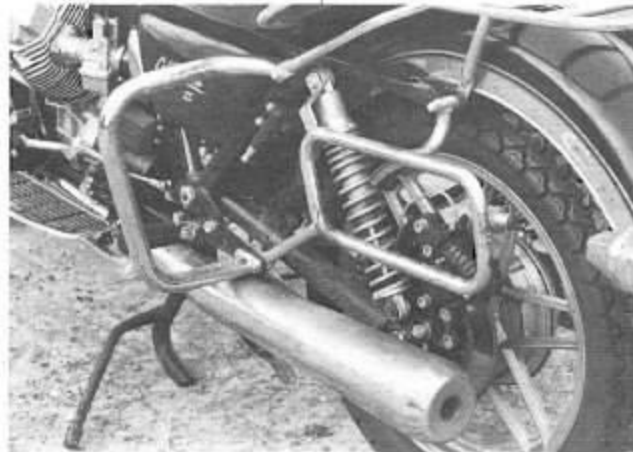
tel.Luchtondersteund heet dat, maar het verschil tussen gevuld en leeg is in de praktijk niet merkbaar. De veerweg achter is aan de korte kant, maar door de vering wat hard te kiezen sloeg de zaak achter toch niet hinderlijk door.

De brede stoffen doen vermoeden dat lengterillen in het wegdek de gekste onstabiliteit in het frame zullen brengen, maar in de praktijk rolden de Pirelli's Gordon's moeiteloos over de plastic strips in het wegdek.

Zoals gezegd is de machine voor de lange baan. Door de ontspannen zit én door het gunstige verbruik in combinatie met de grote tank kun je dit dan ook uren volhouden.

Remmen

Aan elk recht stuk komt een eind en daarom zal je ook een paar goede remmen kunnen gebruiken. Moto Guzzi heeft als enige een integraal remsysteem. Dat betekent, dat je met de voetrem zowel de achterrem als ook één van de beide schijven in het voorwiel bedient. Met de „normale” handrem krijg je stopkracht voor de rechterschijf voor. In de praktijk betekent dit, dat je na



Behalve de valbeugel bij de cilinders zit er ook één aan de achterkant



Het afdekplaatje van de tankdop is te groot

enige gewinning een erg grote vertraging kunt krijgen. Zelfs zonder de handrem te gebruiken krijg je het idee maximaal te remmen. Nadeel bij dit type Guzzi is, dat je je voet eerst van de treeplank moet halen voordat je echt met het remmen kunt beginnen. Blokkeren is er met dit remsysteem in de praktijk nooit bij. Door in het achterwiel een kleinere schijf te kiezen ten opzichte van voor, wordt de noodzakelijke remkrachtverdeling verkregen.

Kompleet

Het dashboard omvat naast de goed afleesbare toerenteller en snelheidsmeter ook een voltmeter. Tussen de klokken zit een aantal controlelampjes, onder andere één die aangeeft dat de verlichting ingeschakeld staat. Over de knoppen aan de stuurhefsten van de Guzzi's zijn al hele boeken geschreven. Het enige wat aan deze machine niet fors is zijn de knopjes voor verlichting en richtingaanwijzers. Toch vallen ze in de praktijk reuze mee. Een rijder klaagde dat de neutraalstand van de knipperlichtschakelaar niet voldoende gefixeerd was.

Even fors als het uiterlijk is het geluid uit de klaxon. De eerste keer dat ik hem gebruikte ging de auto voor me niet gewoon aan de kant maar domweg een stuk de berm in!

Sinds de Guzzi's beschikken over een afsluitbare klep over de benzinedop is er een probleemje bijgekomen. Die klep wil namelijk nooit open of dicht zonder dat deze tegen de kunststof afdekplaat van het stuur komt.

De nieuwe koffers betekenen een geweldige verbetering. Deze zijn groter geworden en je kunt ze beter benutten doordat ze afneembaar zijn en doordat de zijkant inplaats van de bovenkant los kan.

Het verdient wel aanbeveling om voordat je op vakantie gaat wat tape om het hulframe van de koffers te wikkelen waardoor deze niet meer rammelen en de kans op scheuren vrijwel verholpen is.

Grote valbeugels moeten hun werk doen wanneer je te plat gaat, maar de achterste beugel

zal dan waarschijnlijk net niet kunnen voorkomen dat de koffer beschadigd wordt, omdat deze heel iets buiten de beugel uitsteekt.

Konklusie

Hoe groter hoe mooier. Dat moet het uitgangspunt van de vormgevers geweest zijn. Dikke banden om de grote wielen, afgedekt door even grote spatborden. Door de gouden en rode bias, samen met het verchroomde deel doet de California haar naam eer aan: Superamerikaans. Voeg daarbij het forse stuur en de treeplanken en je hebt een supertoeder.

Wanneer je daar het karakter van de motor bijvoegt kun je maar tot één konklusie komen: Met de Moto Guzzi California II koop je een motorfiets voor de lange baan.

Een Bahnburner, en was dat niet het koosnaampje van deze machine?

Onderdelenprijzen

inklusief BTW

kardanset	f 523,90
uitlaatbocht	f 122,70
uitlaatdemper	f 430,70
set (4) remblokken voor	f 70,80
set (2) rembl. achter	f 35,40
binnenvorkpoot	f 207,45
gietwiel voor	f 879,70
gietwiel achter	f 665,50
richtingaanwijzer	f 38,25
spiegel	f 32,45
koppelinggreep	f 32,55
remgreep	f 32,55
voetsteun	f 75,50
zuiger compleet	f 219,50
drijfstaangset	f 283,20
krukas compleet	f 774,10
cilinder (alleen met zuiger)	f 523,90
cilinderkop	f 495,60
inlaatklep	f 48,60
uitlaatklep	f 56,65
nokkenas	f 339,85
nokkenasketting	f 67,00
oliefilter	f 19,60
luchtfilter	f 17,45
pakkingsset	f 79,30

Meting Moto Guzzi California II

tellerafwijking		akceleratie	
teller	echt	80-120	4.46 (5.67) (III)
60	53	100-140	8.63 (10.4) (V)
80	69		
100	87	topnelheid	
120	104	zittend	173 (156)
140	123		
160	139	brandstofverbruik	1 op 15,22 (super)

Tijden in seconden, snelheden in kilometers per uur.

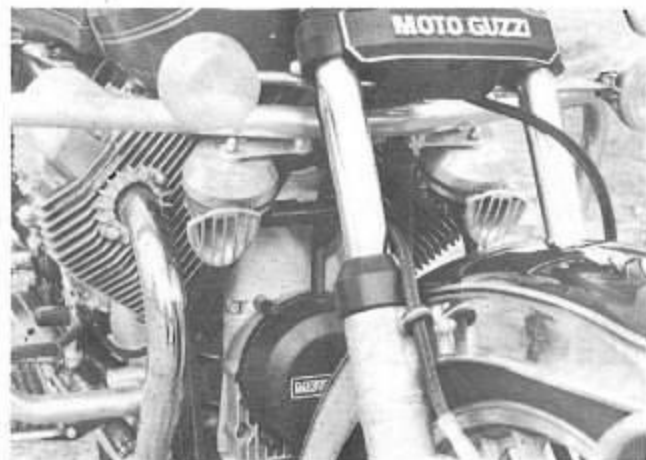
Rijder(s) gekleed in tweedelig motorpak.

Weersomstandigheden, matige wind schuin in de rijrichting, droog, temperatuur 2° C. Alle metingen zijn in twee richtingen uitgevoerd, waarna het gemiddelde is genomen.

Cijfers tussen haakjes: meting met twee personen.

Technische gegevens

Motor	luchtgekoelde tweecilinder viertakt in V-vorm, blokhoek 90°, één onderliggende nokkenas
boring en slag	88 x 78 mm
cilinderinhoud	948,8 cc
kompressieverhouding	9,2 op 1
startstelsel	elektrische startmotor
karburatie	twee Dell-Orto karburateurs Ø30 mm
ontstekingsstelsel	Akku-bobine ontsteking met kontaktpunten
akku	12 V, 28 Ah
elektrische installatie	280 Watt
Transmissie	droge platenkoppeling met twee platen
versnellingsbak	klaauwengeschakelde vijfversnellingsbak, interne verhoudingen 2,00-, 1,388-, 1,047-, 0,869-, 0,750 op 1
overbrenging	(primaire) 1,235 op 1 (sekundaire) 4,714 op 1 (cardan)
Rijwielgedeelte	dubbel uitgevoerd wiegframe
voorvering	hydraulisch gedempte telescoop, lichtondersteund, veerweg 130 mm
achtervering	swingarm met twee schokdempers, voorspanning vijfvoudig instelbaar, lichtondersteund, veerweg 80 mm.
voorvorkhoek	62°30'
balhoofdagering	kegellagers
achtervorklagering	kegellagers
remmen	Guzzi integraal remsysteem, linkerschijf voor en achterrem zijn gekoppeld aan voetrem, rechterschijf voor voorrem, diameter remschijven voor Ø300 mm, achter Ø242 mm.
wielen	lichtmetalen gegoten wielen
banden	voor, Pirelli Gordon, 120/90 H 18 achter, idem, 120/90 H 18
Maten en gewichten	
lengte	2370 mm
breedte	750 mm
hoogte	1440 mm
zithoogte	800 mm
wielbasis	1565 mm
grondspeling	180 mm
leeg gewicht	250 kilo
max. toelaatbaar gew.	450 kilo
tankinhoud	25 ltr. waarvan 2 reserve
Prestaties	
max. vermogen	48,1 kW (64,5 pk) bij 6700 tpm (fabr. opgave)
max. koppel	75,5 Nm (7,7 kgm) bij 5200 tpm (fabr. opgave)
Adressen	
fabrikant	SEIMM Moto Guzzi S.p.A. 22054 Mandello del Lario-Como, Italië
importeur	MCI B.V., Tinstraat 14, Rotterdam-Ommoord, tel. 010-213444
Verkoopprijs	f 14.500,—
Vaste kosten per jaar	
wegenbelasting	f 164,—
WA-verzekering	f 382,— (f 153,— bij 60% no-claim)
WA + Kasko (f 100,—	f 3661,— (f 1465,— bij 60% no-claim)
Eigen Risiko)	
KNMV-premie	



Je schrikt je lam als de klaxon wordt bediend