

ACTOR

weekend motornieuws

51/52

18 december 1981

68^e jaargang

f 2,00-48 bnf



**KERSTPUZZEL
MOTO GUZZI
CALIFORNIAN II**

MOTO GUZZI CALIFORNIA II 1000

**Italiaanse
'Easy Rider'**

Op de konstante stroom nieuwe modellen die de Japanners door hun onderlinge wedloop op de markt brengen, moet de Europese motorindustrie voor wat betreft de aantallen het antwoord schuldig blijven. Het bewaren van een eigen identiteit staat bij hen echter voorop. Moto Guzzi, veruit de grootste motorfietsen producent in Italië, pakte met zes nieuwe modellen in Milaan toch nog fors uit, terwijl er voor de nabije toekomst nog meer interessant nieuws te verwachten is. Zoals een V75 serie en vierkleps cilinderkoppen. Reden te meer om deze Guzzi fabriek in Mandello del Lario aan het Comomeer eens zelf te gaan bezoeken. Daar werden we bovendien in de gelegenheid gesteld om één van deze nieuwe modellen, de California II 1000, uitgebreid te berijden.

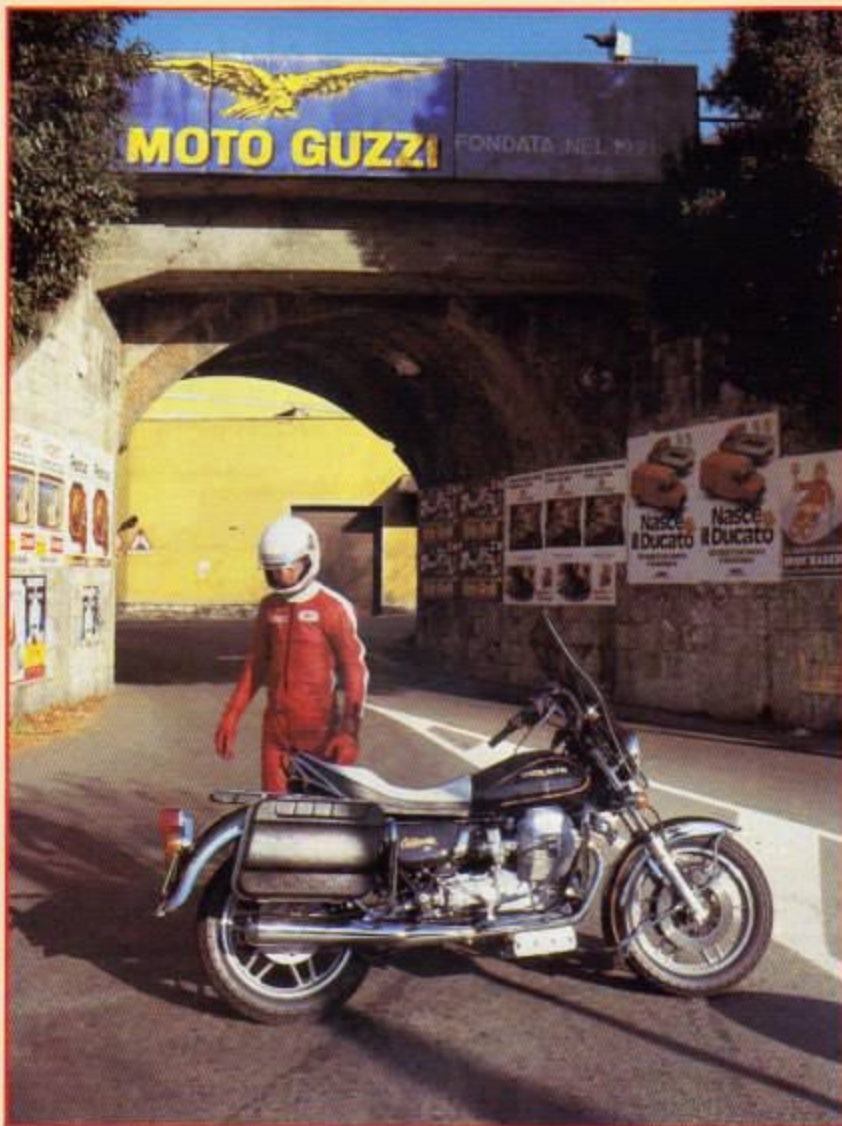
Dit model, dat sinds de 850 T3 uitvoering uit 1975 nauwelijks is gewijzigd, is oorspronkelijk een verdere ontwikkeling van het politiemodel uit Los Angeles. De Guzzi California heeft niet voor niets een Amerikaanse benaming gekregen en de bouwers hebben bij het aanpassen van het uiterlijk van de California II

wederom goed naar Harley gekeken. Bovendien is de 850 cc krachtbron vervangen door een nieuwe 1000 cc uitvoering. Een leuk detail is dat de productie van deze California precies startte op de dag (3 december) waarop wij de testmotor konden beproeven! Ook in Nederland zal hij dus al vlot leverbaar zijn.



Le Mans III blok

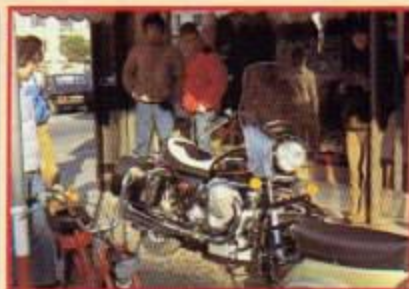
Het nu 1000 cc metende motorblok is gebaseerd op de krachtbron van de nieuwe Le Mans III en is onmiddellijk te herkennen aan de rechthoekige cilinders en cilinderkoppen. Door de boring met 5 mm te vergroten (boring \times en slag bedragen nu 88×78 mm), is de cilinderinhoud gestegen tot 948,8 cc, terwijl de versnellingsbakverhoudingen en uiteraard de tuning aangepast zijn aan het toeristische gebruik. De verdere motorische veranderingen, zoals de Nikasil cilinders, zijn bij de test van de Le Mans III (MOTOR nr 38) uitgebreid beschreven. Het vermogen bedraagt nu 67 pk/6700 tpm, terwijl ook het maximale koppel van 7,7 kgm/5200 tpm wijst op veel trekkracht bij weinig toeren. Zoals gezegd heeft de styling een nog meer Harley-achtig karakter gekregen. De kleurstelling met de sierstrepen, die ook op het voor- en achterspatbord aanwezig zijn en de vorm van het stalen voorspatbord dat tegelijkertijd als versteviging dienst doet, doen nostalgisch aan. Ook de verbrede banden, die nu zowel voor als achter in de maat 120/90 H 18 zijn



uitgevoerd, werken hieraan mee, evenals de twee verchromde claxons, die werkelijk een enorm lawaai produceren. De wielen zijn, zoals tegenwoordig gebruikelijk is, gegoten. Het verdere rijwielgedeelte heeft eveneens diverse wijzigingen ondergaan. Het balhoofd staat nu onder een hoek van 62° (was $62,5^\circ$), de wielbasis is met 15 mm toegenomen, terwijl ook de achtervork verlengd is, wat samen de rechthoekstabiliteit van deze toerder moet verbeteren. De diameter van de voorvorkpoten is vergroot en de voor- en achtervering zijn beide op lucht gezet, waarbij de druk via een enkel ventiel veranderd kan worden. Aan het fraaie, overzichtelijke dashboard zijn een voltmeter en een dagteller toegevoegd en de controlelampjes zijn nu goed zichtbaar. Links tegen dit paneel heeft de schakelaar van de alarmknipperlichtinstallatie een plaatsje gevonden, net alsof hij er op het laatste moment nog is aangeplakt. Het pull back stuur mist de tussenstand en ligt beter in de hand. De koffers hebben een inhoud van 27 liter gekregen en het binnenwerk van een diplomatenkoffer. De ophanging aan het stevige rek is behoorlijk flexibel. De buddyseat tenslotte is getrapd en in de grote 180 mm koplamp huist nu een H4 lamp. De lichtopbrengst bleek in de tunneltjes langs het meer ruim voldoende te zijn.

Prova

Nadat het nummerbord met 'prova' op de nieuwe



*Italiaans temperament!
Geen wonder dat er uit de laars van Italië
zoveel snelle wegracers komen.*

motor is geschroefd, kunnen we vertrekken voor een testrit onder schitterende weersomstandigheden door de Italiaanse bergen. Pas na het inklappen van de zijstandaard en het intrekken van de koppeling is de V-twin tot leven te brengen, wat overigens steeds probleemloos verloopt. De zitpositie is bijzonder comfortabel en ontspannen met de voeten op de treeplanken toeren we door het fraaie landschap. Trillingen zijn gelukkig nauwelijks aanwezig. De motor met het bekende Guzzi geluid uit de, ook alweer, vernieuwde uitlaten, loopt mooi rond en is duidelijk 'getuned' voor toeristisch gebruik met veel trekkracht onderin. Volgens fabrieksopgave ligt



de top rond de 190 km/u, maar 170 komt meer met de werkelijkheid overeen. Hiermee is hij niet veel sneller dan de 850, maar de winst zit hem vooral in de extra souplesse en trekkracht. Met het maximum vermogen bij 6700 toeren zal het rode gebied dat bij 9000 begint, zelfs niet benaderd worden, wat garant staat voor een lange levensduur. Het doorzichtige windscherm, waarachter een lichte onderdruk ontstaat, biedt een behoorlijke bescherming en ook de helm blijft nog redelijk uit de wind. De gemiddelde rijder kijkt er net boven uit. Door de 30 mm Dell'Orto carburateurs gaat ruwweg iedere 16 km één liter benzine, zodat de actieradius met de 25 liter tank uitstekend is.

Hak-teen

Met de hak-teenschakeling is het makkelijk schakelen met slechts af en toe lichte klakgeluiden door de cardantransmissie en de grote vlieg-wielwerking. Door toepassing van de Guzzi schakeltechniek zijn zelfs deze geluiden nog vrijwel te vermijden. De droge tweepiaatskoppe-



sportieve rijstijl, is er enige beweging te ontdekken, maar dan 'misbruiken' we de California wel. Ook in stadsverkeer is de machine makkelijk te berijden en werkt het gewicht van 250 kg niet storend.

De grondspeling is ruim voldoende en in de praktijk zullen de opklapbare treeplanke deze voorziening nauwelijks nodig hebben. Het 'opboken' op de middenbok, die met een flinke hefboom is uitgerust gaat heel eenvoudig en ook de zijstandaard is niet kinderachtig. De brede buddy klappt naar achteren open en achter de 24 Ah accu bevindt zich nog een kleine 'bagageruimte'. De handels aan het stuur zijn nog steeds fors uitgevoerd en de gekleurde schakelaars zijn gelijk aan die van de andere typen. Voor de groottoerist die meer op comfortabel kilometers vreten dan op topsnelheden zijn zinnen zet, is deze California bedoeld. De styling is Harley-achtig uitgevoerd en zal deze categorie liefhebbers dan ook het meeste aanspreken. Daarbij staan de stureigenschappen op een peil dat we van Guzzi gewend zijn, zodat we dus een toermachine met een Amerikaans uiterlijk en een Europese wegligging hebben gekregen; een Italiaanse Easy Rider.

Toekomstmuziek

Moto Guzzi is, zoals gezegd, veruit de grootste motorfietsenproducent van Italië. Alleen al in de vestiging in Mandello del Lario zijn 850 mensen werkzaam. Hier worden de 850 en 1000 cc machines compleet vervaardigd terwijl ook de 350, 500, 650 en 900 cc motorblokken voor Benelli (!) hier geproduceerd worden. Verder vindt in Milaan de productie van de 350, 500 en 650 (en binnenkort 750 cc) motorblokken plaats en in Pesaro de assemblage van bovengenoemde machines. In Modena zetelt tenslotte de eigen gieterij en de experimentele afdeling. In totaal zijn er 2500 mensen bij Guzzi in dienst. Uit de keuken van deze laatste afdeling is net de 750 serie gerold. De nieuwe 650 is hiervoor al van een versterkte versnellingsbak en aandrijving voorzien, die ook op de 750 dienst moet gaan doen. De 650 is dus geen eenvoudig opgeboorde 500. De productie van de V65 serie start trouwens aankomend voorjaar. Naar alle waar-



Technische gegevens

Motor:

Luchtgekoelde tweecilinder viertakt in V vorm (90°) met een door een ketting aangedreven enkele onderliggende nokkenas.
cilinderinhoud 948,8 cc
boring x slag 88 x 78 mm
compressieverhouding 11,9:2
carburatie twee Dell'Orto 30 mm
opgegeven vermogen 50 kW (67 pk)/6700 tpm
opgegeven koppel 76 Nm (7,7 kgm)/5200 tpm
droge twee platenkoppeling en klauwengeschakelde vijf versnellingsbak.
ascentrale overbrenging d.m.v. cardan

Rijwielgedeelte:

Dubbel wiegframe, telescoopvork luchtondersteund, veerweg 125 mm, hydraulische achterschokdempers luchtondersteund, veerweg 100 mm
banden voor: 120/90 H18
achter: 120/90 H18
remmen voor: dubbele schijfrem 300 mm
achter: enkele schijfrem 242 mm
drooggewicht 250 kg
inhoud benzinetank 25 liter

Importeur

Motor Cycle Import bv,
Willy van Gent,
Tinstraat 16,
Rotterdam.



ling is hierbij redelijk licht te bedienen. Door het integrale remsysteem, dat ook bij deze Guzzi weer prima voldoet, wordt bij het toeristische gebruik vrijwel alleen een beroep op de voetrem gedaan (die de achter- en één schijfrem voor bedient). De remkracht bij beide remmen is gering. Kortom, prima stoppers. De vering is, vooral voor Italiaanse begrippen, vrij soepel met voor 125 mm en achter 100 mm veerweg. De omgekeerd gemonteerde gas-hydraulische schokdempers bezitten helaas wat weinig demping. De naam Guzzi staat garant voor een strakke wegligging en ook deze California maakt hierop geen uitzondering. De rechtultstabiliteit en het stabiele gedrag bij hoge snelheden zijn ondanks het aan het stuur gemonteerde scherm, en de soepele vering voor een toerder uitstekend en beter dan bij de 850 T3. Slechts bij een erg



schijslijheid en deze V75 serie volgend jaar in Keulen geïntroduceerd worden en ook vierkleps cilinderkopen (op de Le Mans) moesten niet uitgesloten worden geacht. Op onze vraag aan Giuseppe Ermelline, de export verkoop manager naar een 1000 cc Le Mans (gezien het nieuwe 1000 blok van de California) antwoordde hij niet ontkennend, zodat ook dat tot de mogelijkheden behoort! Over een turbo Guzzi zei hij: 'Onze ontwikkelingsafdeling werkt hard en turbo is nu de mode. Misschien moeten we wel volgen en daarop zijn we voorbereid. In ieder geval zijn we ermee bezig.' Kortom, Moto Guzzi zit niet stil, integendeel, deze Italianen werken hard aan een gezonde toekomst met een eigen identiteit.