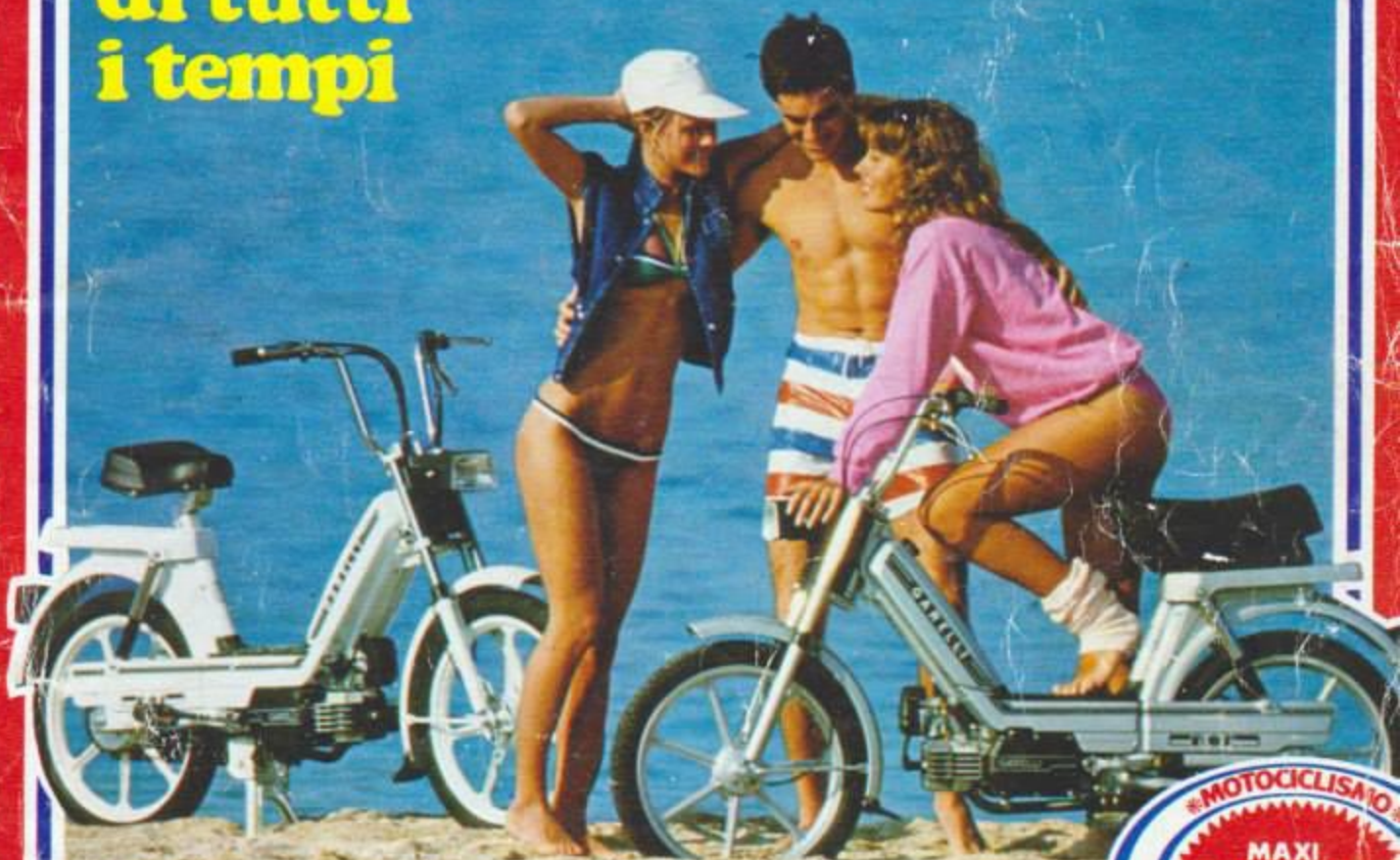


MOTOCICLISMO

**Chi è il
supercampione
di tutti
i tempi**

**ECCOVI LE
MOTO MATTE**



**1982
AGOSTO
ANNO 68
LIRE 1.800**

PROVE: Guzzi California contro Harley Classic
Kawasaki GPz 550 Uni-Trak • Due "tuboni" 50 • BMW R 45
Tre 250 da trial a confronto: Beta, Ossa, SWM

Sfida di bufali Guzzi California contro HD Classic

Abbiamo messo a confronto l'americaneggiante bicilindrica italiana di 1000 cc (giunta recentemente alla seconda versione) con la leggendaria moto yankee (anch'essa bicilindrica a V, da poco maggiorata a 1340 cc). L'esito del match è stato favorevole alla moto italiana, ma la rivale d'Oltreoceano ha pienamente confermato il suo irresistibile fascino che va ben oltre le sue reali capacità.

Collaudatori: Giorgio Pozzi, Riccardo Selicorni, Paolo Tamburi - Prove strumentali: pista Pirelli di Vizzola Ticino e Centro Analisi Motociclismo di Nerviano - Grafici: Piergiorgio Padoan - Organizzazione e foto: Carlo Perelli - Testi: Giorgio Pozzi







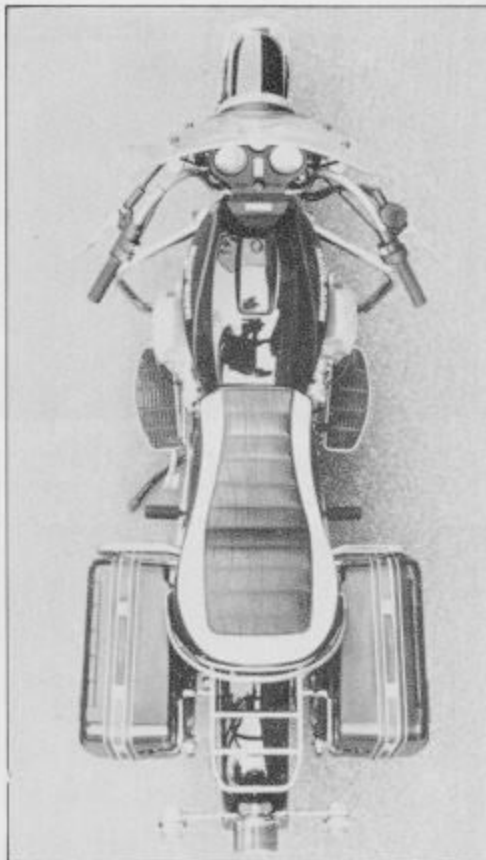
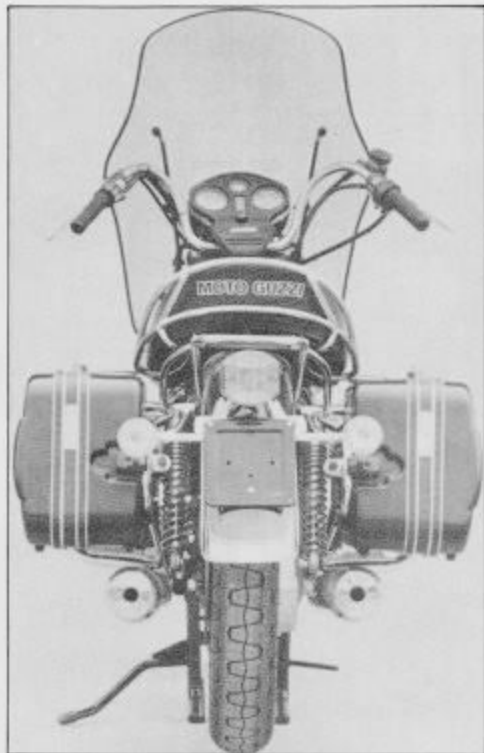
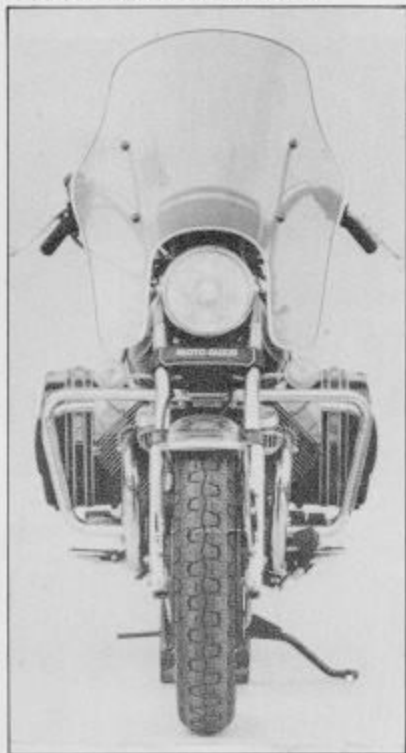
• **Costruttore:** SEIMM - Moto Guzzi S.p.A., via E.V. Parodi 57, 22054 Mandello del Lario (CO), tel. 0341-731112, telex 380095 • **Data di presentazione:** 11/1981 • **Inizio vendite in Italia:** 3/1982 • **Gamma colori:** nero - bianco - rosso Madeira • **Forma di garanzia:** sei mesi • **Prezzo f.i. IVA compresa:** 6.075.000 • **Consegna:** pronta • **CV fiscali:** 12 • **Tassa annua di circolazione:** L. 23.400 • **Optional disponibili e prezzo f.i. IVA compresa:**

Guzzi contro HD

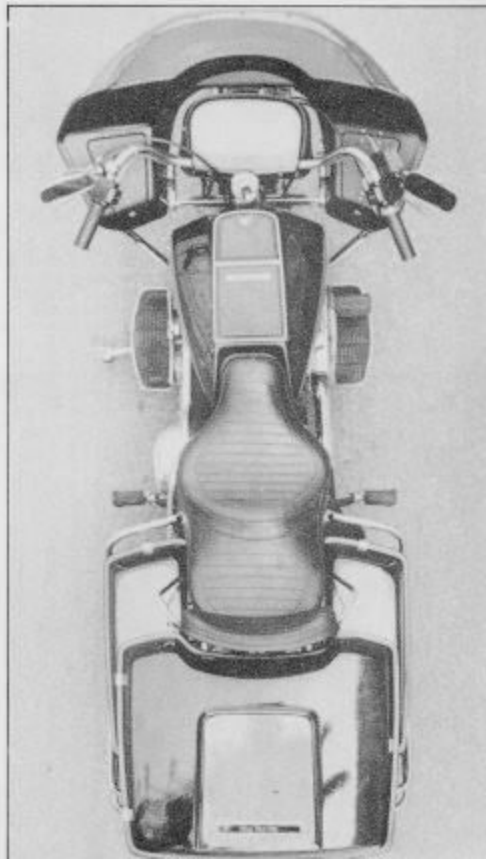
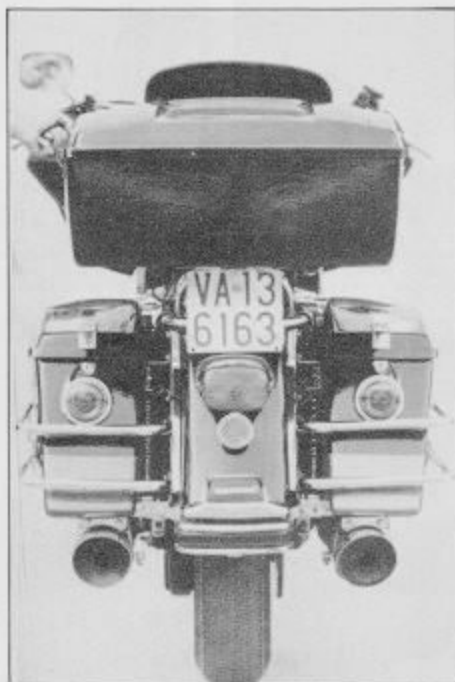
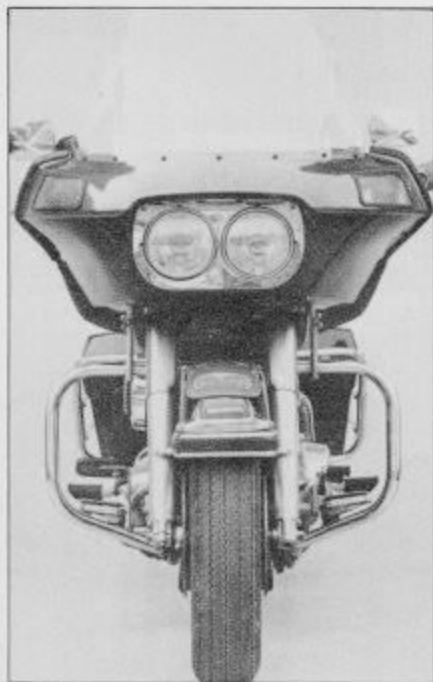
• **Costruttore:** AMF Harley-Davidson Co. Inc., 3700 W. Juneau Ave. P.O. Box 653, Milwaukee 53201, Wisconsin 53201, USA • **Importatore:** CAGIVA Motor S.p.A., via G. Macchi 144, località Schiranna, 21100 Varese, tel. 0332-311240, telex 380280 • **Denominazione modello:** FLT 1340 Tour Glide Classic • **Data di presentazione:** 1981 • **Inizio vendite in Italia:** 1981 • **Gamma colori:** nero, beige • **Forma di garanzia:** 6 mesi e 6000 km • **Prezzo F.I. IVA compresa:** 14.500.000 • **Consegna:** pronta • **CV fiscali:** 15 • **Tassa annua di circolazione:** L. 23.400 • **Optional disponibili e prezzo F.I. IVA compresa:** completa come visibile nelle illustrazioni.



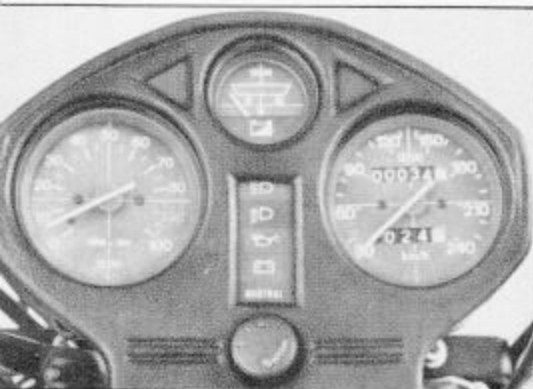
Viste fondamentali



L'ingombro di entrambe le moto è ovviamente notevole. La Guzzi raggiunge la massima larghezza con le borse, perciò bisogna fare attenzione nel traffico cittadino a non infilarsi con decisione tra le auto perché si rischia di « toccare ». Il parabrezza protegge bene dalle intemperie. L'Harley-Davidson è dotata di una carenatura fissata al telaio e larga ben 92 cm. Sui parafrangili dove sta la scritta CAGIVA originariamente trovano posto i catarifrangenti arancioni non ammessi dal nostro codice della strada. Ottima la luce emessa dai fari gemellari. Nella vista dall'alto spicca l'enorme sellone (posto a ben 82 cm da terra), lo sportellino che permette di accedere al piccolo bocchettone della benzina e conglobati nella carenatura i due portaoggetti muniti di serratura.

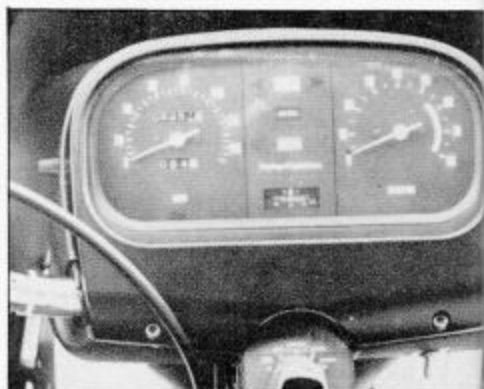


Guzzi contro HD



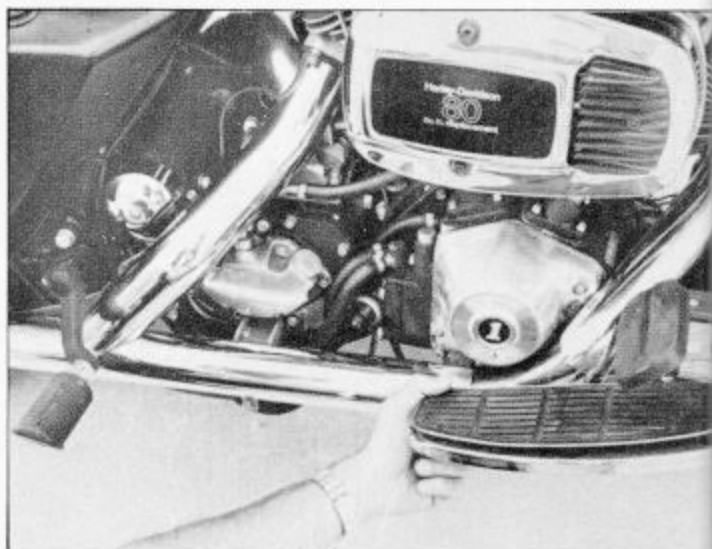
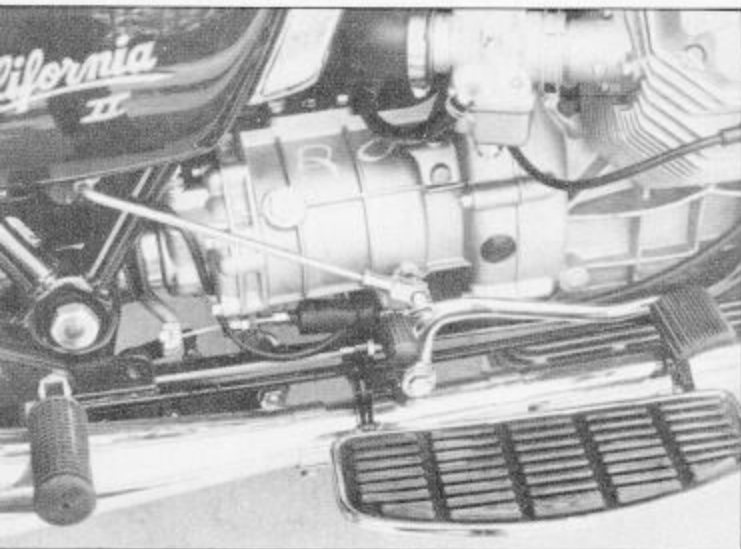
Strumentazione

La strumentazione della Guzzi comprende il contagiri, il tachimetro (molto ottimista specialmente a velocità medio-superiori) con contachilometri parziale + totale e il voltmetro che indica la carica della batteria coadiuvato dall'apposita spia rossa. Oltre alle consuete spie si vede a sinistra l'interruttore delle luci di emergenza e a destra del cruscotto la valvolina per immettere aria nella forcella oleopneumatica. Per l'Harley: cruscotto di dimensioni automobilistiche con gli stessi servizi di quello della Guzzi. Il tachimetro porta la velocità in km/h ed è tarato «solo» fino a 150 km/h. E' pessimista a velocità medio-inferiori e abbastanza preciso a forte andatura. In basso è visibile la torretta mobile su cinque posizioni. Ruotandola tutta a sinistra e bloccandola con l'apposita chiave rappresenta l'unico antifurto

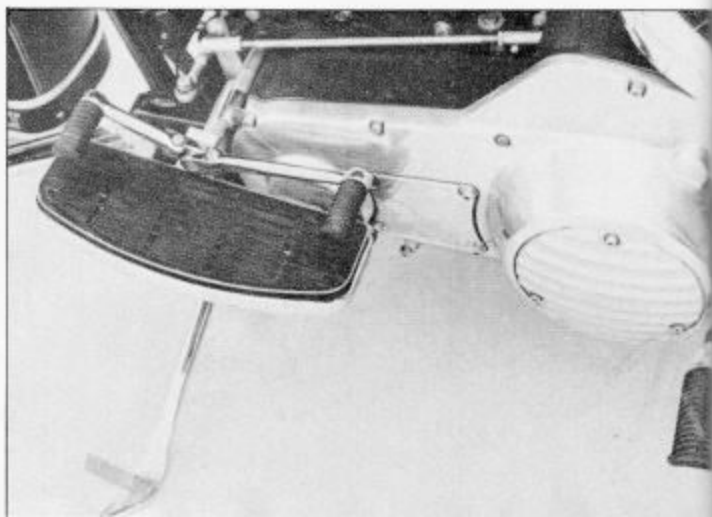
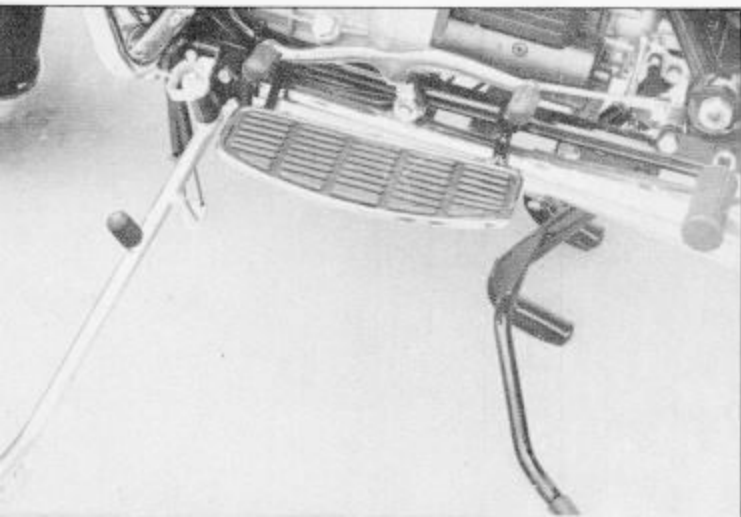


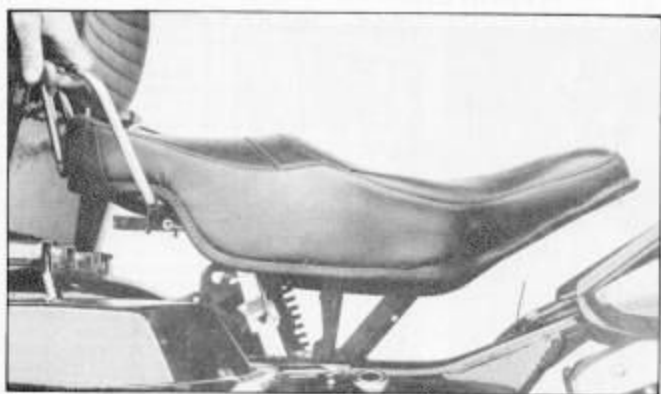
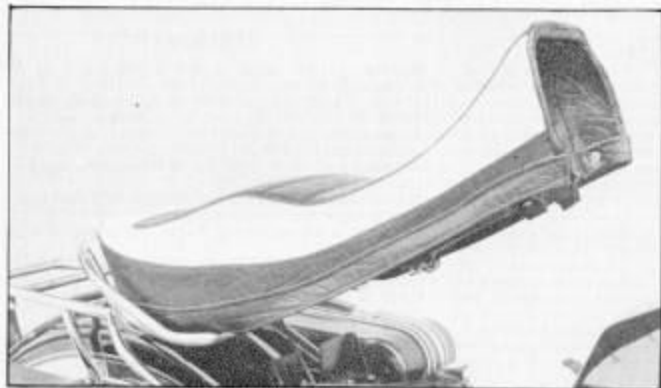
Comandi a pedale

Il pedale del freno della Guzzi è di generose dimensioni, posto un po' in alto ma facilmente manovrabile a condizione che si appoggi il tacco sull'apposito sostegno posto sopra il fulcro della leva; è visibile il rivestimento cilindrico in gomma che contiene l'interruttore luce di stop. Per l'Harley il pedale del freno di dimensioni automobilistiche (USA s'intende). Una raffinatezza: la battuta della pedana appoggia su una serie di gommini sferoidali che ammortizzano le vibrazioni.



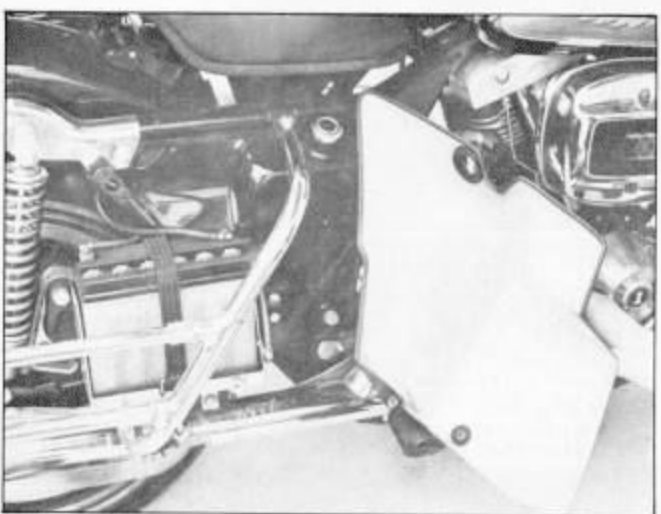
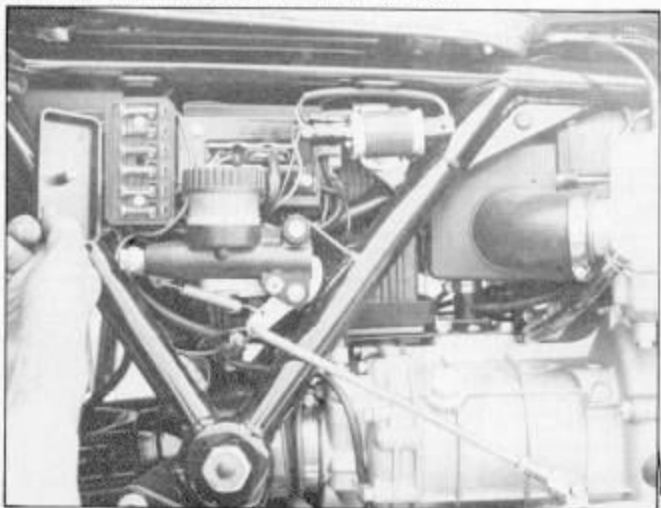
Entrambe le moto hanno la leva del cambio a bilanciere: quella della Guzzi è scomoda da azionare, perché costringe il pilota ad alzare la gamba, causando delle continue «tibatate» contro la testa del cilindro. La lunga stampella laterale è la più sicura che abbiamo avuto modo di incontrare, sorregge benissimo la moto ed è dotata di un interruttore che impedisce l'avviamento del motore se non viene repressa. La leva dell'Harley è comoda; inoltre ha la possibilità di essere regolata agendo su viti e brugola, consentendo di scegliere la giusta posizione dei due bracci indipendentemente l'uno dall'altro. La trasmissione del comando avviene per mezzo della lunga asta che collega il comando con il cambio separato dal blocco motore. Anteriormente al motore è posta la scatola alettata dei transistori. Sottodimensionata la stampella laterale, che tende a richiudersi se la moto viene parcheggiata su strade anche in lievissima pendenza; o con il motore acceso, in questo caso le vibrazioni del grosso bicilindrico fanno avanzare la moto con disastrose conseguenze. Per cautelarsi da tutto ciò conviene usare il cavalletto laterale (il centrale non esiste) con motore spento e la prima innestata.





Sella

A due piani la sella Guzzi offre buona comodità per pilota e passeggero, purché questi si tenga saldo all'apposito maniglione per non cadere sulle spalle del guidatore durante le decelerazioni. Dopo qualche ora di guida sotto la pioggia la sella si imbeve di acqua che restituisce lentamente ma costantemente nei giorni successivi il diluvio. Il sellone dell'Harley è dotato di un molleggio autonomo che assorbe egregiamente le piccole asperità, ma che tampona duramente sui percorsi molto sconnessi. Lo schienale permette al passeggero di viaggiare con comodità sui lunghi percorsi, mentre in città e sul misto si rivela un po' fastidioso.



Fianchetti

Il fianchetto destro, montato a pressione come su tutte le Guzzi, nasconde l'intermittenza degli indicatori di direzione, la scatola portafusibili e la pompa Brembo dell'impianto frenante integrale che comanda la pinza anteriore sinistra e quella posteriore. La voluminosa fiancatina dell'Harley cela il serbatoio dell'olio e reca lo schema del circuito lubrificante con indicati anche i tubi di riciclo al filtro dell'aria del carburatore. E' visibile anche la grossa batteria posta molto in basso per ovvii motivi di baricentro.

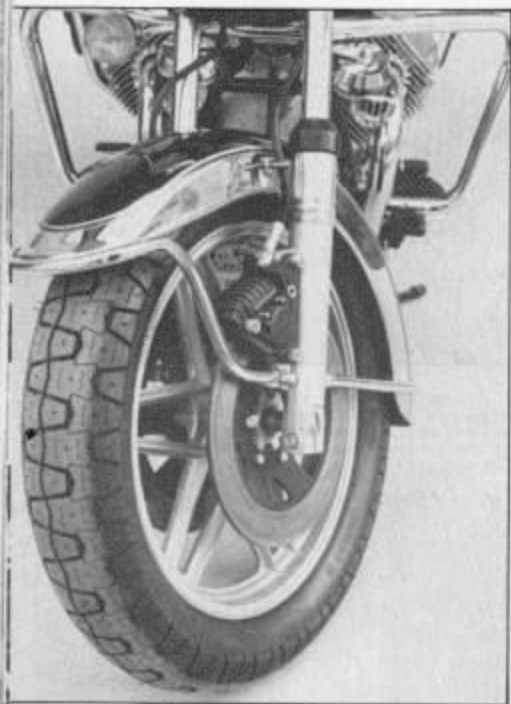
Borse

La Guzzi ha due borse, l'Harley tre. Facilmente smontabili e montate saldamente grazie ad un innesto di sicurezza oltre alla normale serratura, le borse Guzzi hanno buona capienza e sono dotate di cinture elastiche interne per trattenere il contenuto. La borsa di sinistra è anche provvista di una cartelletta portadocumenti. Imperiale il baule superiore dell'Harley che contiene comodamente due caschi integrali e la ricca dotazione attrezzi in pollici. Rimangono a disposizione tre alloggiamenti per documenti, scartoffie ed affini.

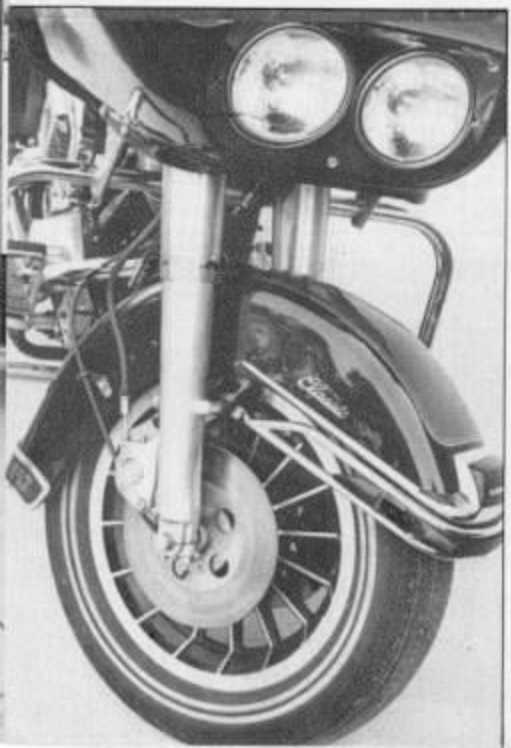


Guzzi contro HD

Avantreno



La Guzzi ha un parafrangente stile yankee parzialmente cromato ed impreziosito da una doppia filettatura: è molto avvolgente, perciò ripara bene dagli spruzzi guidando sul bagnato. L'impianto frenante è il solito e sempre efficace Brembo. Dietro la forcella si vedono le due trombe cromate, belle e sonore. Più massiccio l'avantreno Harley, caratterizzato dai pneumatici da 16 pollici con battistrada piatto e privo di spalla. I freni appaiono sottomensionati anche a vista per la mole e il peso del veicolo; anche in questo caso il parafrangente protegge molto bene dagli spruzzi della ruota.



Le caratteristiche tecniche

Guzzi

Motore: quattro tempi due cilindri a V di 90° raffreddati ad aria. Distribuzione a valvole in testa ad aste e bilancieri, albero della distribuzione comandato a catena, due valvole per cilindro. Alie-saggio x corsa 88x78 = 948,8 cc. Rapporto di compressione 9,2:1. Diametro valvola di aspirazione 41 mm, scarico 36 mm inclinate di 35°.

Accensione: a spinterogeno con doppio rotore Marelli. Candele Marelli CW 7 LP oppure Bosch W 225 T2 - Lodge HLN.

Carburatori: due Dell'orto VHB 30 C/D (destro) e VHB 30 C/S (sinistro). Diametro diffusore 30 mm, getto max 125, getto min 50, getto avviamento 80, getto pompa di ripresa 34, polverizzatore 265, valvola gas 40, peso galleggiante 10 g, spillo conico V9 alla 2° tacca.

Lubrificazione: forzata con pompa ad ingranaggi, filtro a rete e cartuccia montati nella coppa nel basamento. Pressione di lubrificazione 3,8-4,2 kg/cm².

Frizione: a secco a due dischi condotti e un disco intermedio. Otto molle di tipo elicoidale mm 27,97-28,00 a molla libera, compressa a 20 mm deve dare un carico di 21 kg, compressa a 17 mm deve dare un carico di 29,7 kg.

Cambio: a cinque rapporti con ingranaggi sempre in presa, innesti frontali. Valore rapporti interni: 2 (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.

Trasmissioni: primaria ad ingranaggi con rapporto di trasmissione 1,235 (21/17). Trasmissione finale ad albero con giunto cardanico ed ingranaggi conici (pignone-corona). Rapporto di trasmissione finale 4,714 (33/7). Rapporti totali di trasmissione nelle varie marce: 11,643 in prima, 8,080 in seconda, 6,095 in terza, 5,059 in quarta, 4,366 in quinta.

Telaio: a doppia culla scomponibile con struttura tubolare in acciaio. Canotto di sterzo montato su cuscinetti a rulli conici. Inclinazione del canotto di sterzo 28°. Avancorsa 90 mm.

Sospensioni: forcella telescopica (brevetto Guzzi) con ammortizzatori oleopneumatici, steli in acciaio con diametro 34,74 mm, gambali in lega leggera, escursione massima 140 mm. Forcellone in acciaio montato su cuscinetti. Ammortizzatori oleopneumatici regolabili su cinque posizioni, escursione 75 mm più 5 mm di tamponamento.

Ruote e pneumatici: cerchi in lega leggera WM 3/2.15x18 CP2. Pneumatici anteriore e posteriore 120/90 H 18.

Freni: anteriore a doppio disco con pinze fisse a doppio effetto, dischi da 300 mm con spessore 6,35 mm. Posteriore a disco da 242 mm con 6,35 mm di spessore. Superficie delle pastiglie circa 21 cm².

Impianto elettrico: tensione impianto 12 V. Batteria FIAMM (12V 24Ah), alternatore Bosch (14V 20A). Faro ant. Bosch da 180 mm con lampadine da 12V 55/60W. Lampada di posizione 4W. Fanale post. una lampada 12V 5/21W. Indicatori di direzione 12V 21W. Lampade strumenti 3W, lampadine spia 1,2W.

Dimensioni (in mm): lunghezza 2370, interasse 1565, larghezza manubrio 890, altezza minima da terra 175.

Harley

Motore: quattro tempi a due cilindri a V di 45° raffreddati ad aria con valvole in testa inclinate di 45°. Cilindri in ghisa, alesaggio x corsa 88,85 x 107,95 = 1338 cc, rapporto di compressione 7,4:1.

Accensione: elettronica a microprocessore - Harley-Davidson, candela H.D. No. 5R6A.

Carburatore: un Keihin da 38 mm con pompa di ripresa.

Lubrificazione: a carter secco tipo H.D. di grado con pompa Harley-Davidson.

Frizione: a secco con 5 dischi conduttori e 5 dischi condotti.

Cambio: tipo presa diretta con 5 rapporti. Valori rapporti interni: 3,242 in prima, 2,210 in seconda, 1,603 in terza, 1,233 in quarta, 1 in quinta.

Trasmissioni: primaria a catena doppia con rapporto di trasmissione 1,695 (39/23). Trasmissione finale a catena singola con rapporto di trasmissione 2,091 (46/22). Rapporti di trasmissione totali nelle varie marce: 11,490 in prima, 7,833 in seconda, 5,681 in terza, 4,370 in quarta, 3,544 in quinta.

Telaio: a doppia culla in tubi di acciaio.

Sospensioni: anteriore a forcella telescopica con ammortizzatori incorporati, con escursione di 6,9" (175,2 mm). Posteriore a forcellone oscillante con ammortizzatori idraulici a molle flessibili con 4 posizioni di regolazione.

Ruote e pneumatici: anteriore e posteriore Goodyear MT 90 - 18" eagle A/T. Ruote anteriore e posteriore in lega a razze.

Freni: anteriore idraulico con doppio disco da 254 mm di diametro comandato a leva posta sul manubrio lato destro. Posteriore idraulico con disco da 305 mm di diametro e comando a pedale posto sul lato destro del motociclo. Spessore dischi: anteriore 5,8 mm, posteriore 10 mm.

Impianto elettrico: batteria da 12V 22Ah con generatore da 225 watti.

Dimensioni (in mm): lunghezza 2420, interasse 1570, larghezza manubrio 955, altezza massima: manubrio 1165, sella 825, minima da terra 150, peso a secco 336 kg, peso massimo trasportabile 140 kg.



Rifornimenti e manutenzione

Guzzi

Distribuzione: gioco punterie per controllo diagramma 1,5 mm, gioco a freddo: 0,22 mm aspirazione, 0,22 mm scarico.

Accensione: anticipo fisso 2°±1°. Anticipo automatico 31°. Anticipo totale (fisso + automatico) 33°±1°. Distanza elettrodi candela 0,6 mm. Fusibili: sei da 16 A.

Alimentazione: benzina super (98/100 NO-RM). Capacità serbatoio 25 litri di cui 3 circa di riserva. **Carburatore:** vite aria aperta di 1 giro e mezzo, spillo conico V9 alla 2° tacca. Filtro aria a pannello da pulire ogni 6.000 km e sostituire ogni 9.000 km.

Lubrificazione: controllo livello ogni 500 km. Capacità coppa litri 3 di olio Agip SINT 2000 SAE 10W/50 da sostituirsi ogni 3.000 km. Sostituzione cartuccia ogni 15.000 km, pulizia filtro ogni 15.000 km. Olio cambio 0,750 litri da sostituirsi ogni 9.000 km e da controllare ogni 3.000 km. Lubrificante consigliato olio Agip F.1 Rotra MP-SAE 90. Coppia conica: controllo livello ogni 3.000 km.

capacità 0,250 litri da sostituirsi ogni 9.000 km. Olio consigliato Agip F.1 Rotra MP-SAE90 nella quantità di 0,230 litri e olio Agip Rocol ASO/R nella quantità di 0,020 litri.

Sospensioni: capacità olio per stelo 0,060 litri, lubrificante consigliato Agip F.1 ATF-Dexron da sostituirsi ogni 21.000 km. Pressione aria 2÷3 kg/cm² per la forcella. Ammortizzatori non rigenerabili con pressione aria di 3÷5 kg/cm².

Pneumatici: a solo ant. 2,1 kg/cm² e post. 2,3 kg/cm². In due ant. 2,1 kg/cm² e post. 2,6 kg/cm².

Harley

Distribuzione: gioco punterie a ripristino automatico idraulico.

Alimentazione: a benzina super, capacità serbatoio 18,93 litri, riserva 2,65 litri.

Lubrificazione: sostituzione olio ogni 3.000 km; lubrificante consigliato Harley-Davidson oil grade. Sostituzione cartuccia ogni 3.000 km. Pressione di gonfiaggio pneumatici: anteriore e posteriore 2,8 bar.

Le voci del confronto

Guzzi

Harley

Estetica e finitura

Linea americaneggiante, richiama l'attenzione. Le borse laterali contribuiscono non poco ad aumentare la mole. La verniciatura è buona e ben riuscito l'accostamento vernice con parti cromate. Le cromature abbondano ma non guastano. La separazione tra parte verniciata e cromata è impreziosita da due filettature che tradiscono la loro origine industriale, non si pretende la raffinatezza della filettatura fatta a mano, ma almeno si poteva dare una copertura con vernice trasparente.

Veramente mastodontica, incute rispetto e curiosità. Esteticamente valida per l'uso a cui è naturalmente destinata: le lunghe percorrenze autostradali. La finitura non è delle migliori, se poi si considera l'elevatissimo prezzo di questa moto, diviene senz'altro scadente, un netto peggioramento rispetto ai precedenti modelli. La verniciatura è buona sia come qualità che come esecuzione, riuscito l'accostamento cromatico.

Comandi

I comandi elettrici sono gli stessi che caratterizzano tutta la produzione Guzzi-Benelli e francamente sarebbe ora di migliorarli, non tanto per la comodità di azionamento quanto per la precisione di funzionamento; specialmente il comando del segnalibro acustico e lampeggio non sempre è in grado di dare un contatto perfetto e quindi di funzionare a dovere. Normali le leve sul manubrio e le manopole, buona la leva del freno a pedale, scomodissimo il comando a bilanciere del cambio che costringe il pilota ad innaturali e stancanti movimenti con la gamba sinistra che così spostandosi viene inesorabilmente a picchiare contro la testa del cilindro.

Ingenueamente americano il sistema di accensione, senza chiave, e di antifurto che blocca l'interruttore di contatto ma non lo sterzo. I comandi elettrici sul manubrio sono quanto di più cattivo ci è stato dato di vedere, le luci possono essere comandate separatamente da un deviatore posto sul manubrio o con l'interruttore di accensione posto sulla testa di forcella. Gli indicatori di direzione funzionano solo tenendo premuto il rispettivo pulsante per tutto il tempo che si vuole tenere in funzione. Di qualità è foggia scadente le leve, grosse e durissime le manopole. Buoni i comandi a pedale.

Posizione di guida e comodità

La posizione è comoda, si tocca bene con i piedi per terra, la sella è confortevole anche in due, viaggiando calmi a non più di 2.500 giri si avvertono, alla sella, piccole vibrazioni che su lunghe percorrenze, sempre a questo regime di rotazione, causano formicolio al fondoschiena. L'ampio manubrio a corna di bua permette di controllare bene la moto in qualunque condizione di impiego, ma a lungo andare affatica il polso destro a causa dell'innaturale movimento di rotazione per l'apertura del comando del gas. Il parabrezza protegge bene, ma oltre i 120 km/h provoca dei vortici d'aria che convergono sul petto del pilota.

La posizione di guida è comoda, il manubrio permette una buona manovrabilità del mezzo ed è meno stancante di quello della Guzzi. Lo scudo anteriore protegge maggiormente dall'aria ma meno dall'acqua di quello della rivale italiana. Marciando per qualche ora sotto la pioggia si verifica un'infiltrazione di acqua alla base del parabrezza, acqua che ristagna e viene restituita giusto sulla faccia del guidatore non appena si supera la velocità di 90 km/h. La sella tende a «tamponare» e di questo ne risente particolarmente il passeggero, che già non si trova a proprio agio, investito com'è dal flusso di aria calda proveniente dal motore.

Tenuta di strada e maneggevolezza

La tenuta di strada è ottima sull'asciutto 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 anche la maneggevolezza, ci si disimpegna bene anche nel traffico a dispetto dell'apparente mole del mezzo. Nelle curve lente e strette l'enorme manubrio impaccia la guida fino a toccare con le manopole le ginocchia.

Nelle curve lente si sfrutta l'effetto sovrasterzante in rilascio di gas, e sotto sterzante in apertura di gas. Nei curvoni veloci è meglio non avventurarsi in pieghe; ciò perché si tocca subito terra e perché i pneumatici a battistrada piatto di tipo automobilistico tendono a raddrizzare il veicolo. La stabilità direzionale in velocità è buona e non risente della raffiche di vento. La maneggevolezza non è delle migliori, ma è comunque sorprendente per un mostro che pesa più di tre quintali e mezzo. Sul bagnato la coppia del motore rende impossibile la partenza in prima senza far patinare la ruota posteriore.

Frenata

Eccezionale in tutte le condizioni, aiutata da un buon freno motore, permette decelerazioni notevoli mantenendo un'ottima stabilità del mezzo. Sul bagnato la frenata integrale è graduale e perfetta, non si arriva mai al bloccaggio delle ruote, aiutata egregiamente dagli ottimi pneumatici Pirelli.

Nonostante l'adozione di un doppio disco anteriore la frenata non eccelle, inoltre accusa un sensibile calo di efficacia in caso di ripetute sollecitazioni. Di positivo c'è l'impossibilità di arrivare al bloccaggio delle ruote, caratteristica particolarmente apprezzabile sul bagnato, dove possiamo affermare che la frenata è migliore che non con la strada asciutta.

Comportamento motore

Si avvia al primo colpo anche dopo lunghe soste, ma attenzione a non dimenticare, in questa fase, la stampella laterale aperta che aprendo il circuito elettrico a mezzo di un interruttore di sicurezza, fa funzionare a vuoto il motore di avviamento scaricando velocemente la batteria. In movimento il motore si rivela pronto ai comandi e dotato di buona coppia. Tetragono e resistente agli sforzi prolungati, può percorrere centinaia di chilometri a gas tutto aperto senza cali; tuttavia accusa delle perdite di olio dal tubo di sfogo del sistema di riciclaggio dei vapori dopo le tirate, e trasudamenti in corrispondenza dei tappi di rifornimento anche del carcano. La coppia di rovesciamento per la rotazione trasversale e la trasmissione cardanica si avverte solo accelerando in folle.

Ha un avvio immediato anche senza l'uso dello starter ma bisogna aspettare qualche minuto prima che il minimo diventi regolare. La coppia motrice erogata è quanto di più incredibile ci sia stato dato di provare, consente di partire tranquillamente in seconda anche su strade in pendenza. In decelerazione compaiono forti vibrazioni che mandano in risonanza le sovrastrutture, mentre le grosse masse volanti rendono il freno motore quasi inesistente. Il cilindro posteriore si trova in condizioni di non smaltire il calore e dopo qualche minuto di marcia in coda scalda in modo impressionante. Ottimo il comportamento in autostrada su lunghe percorrenze dove il propulsore raggiunge la giusta temperatura di esercizio.

Cambio e frizione

Rumoroso, è sempre preciso negli innesti e non disdegna un utilizzo sportivo e veloce. La ricerca del folle è difficile anche perché si viene spesso traditi dall'accensione della relativa spia verde sul cruscotto nonostante la prima o la seconda inserita. La quinta è un po' lunga e non si prendono mai più di 5.800/3.900 giri, perdendo così una bella fetta di utilizzazione del propulsore. Andando a questi regimi, basta aver un colpo di vento a sfavore che il motore sembra mancare e cala di 500/600 giri.

Il cambio è rumoroso ma preciso, a condizione che lo si utilizzi turisticamente cambiando lentamente dopo aver lasciato calare di giri il motore. Volendo impiegare in un uso sportivo le marce si rifiutano di entrare e le grattate sono inevitabili, questa prerogativa è accentuata nel passaggio dalla prima alla seconda. La frizione è abbastanza resistente sebbene accusi anch'essa gli effetti deleteri del calore generato dal propulsore, scaldandosi aumenta di durezza fino a stancare la mano che aziona la leva.

Retroreno

Per entrambe le moto è prevista la frenatura a disco anche sulla ruota posteriore ma la Guzzi ha il noto sistema «integrale» ed efficienti ammortizzatori, montati capovolti per poter essere più agevolmente regolati. Il parafrangente è di linea funzionale ed elegante. In caso di foratura si deve smontare il silenziatore sinistro per poter sfilare il perno-ruota. Il retroreno dell'Harley, dopo aver smontato la borsa laterale fissata con due innesti bloccati da rispettive cinghie e staccato l'innesto a baionetta del collegamento elettrico del lampeggiatore, mette in mostra un enorme disco con grossa pinza di derivazione automobilistica. Viene spontaneo domandarsi come possa avvenire la sostituzione del pneumatico in caso di foratura, innanzitutto per l'opera titanica di smontaggio degli accessori per poter liberare la ruota, poi per l'impossibilità di tenere in piedi oltre tre quintali e mezzo di moto sprovvista di cavalletto centrale.





La nostra prova in cifre

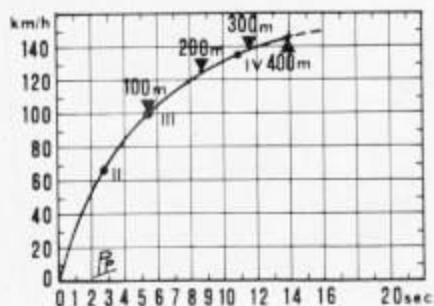
In queste pagine pubblichiamo i risultati che abbiamo misurato con le apparecchiature della pista Pirelli di Vizzola Ticino e con gli strumenti del nostro Centro Prove e Analisi di Nerviano. Sono cifre fondamentali per il più completo e preciso giudizio della moto in esame.

I principali dati delle nostre prove sono stati rilevati con strumentazione

NORD ELECTRONIC

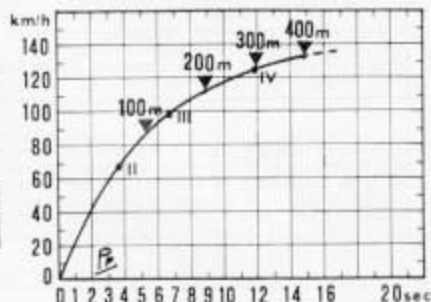
L'accelerazione sui 400 metri

Guzzi



metri	secondi	kmh
100	5,650	99,580
200	8,799	125,870
300	11,541	137,120
400	14,081	146,340

Harley

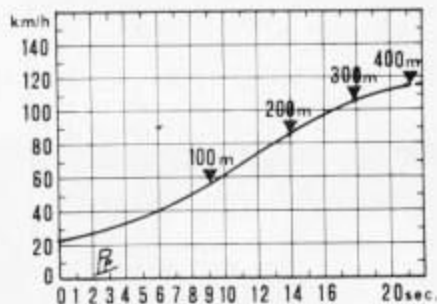


metri	secondi	kmh
100	5,292	56,320
200	8,875	113,210
300	11,935	108,220
400	14,742	134,350

Questa classica prova con partenza da fermo è stata naturalmente condotta nelle stesse condizioni di tempo, di luogo e di pilotaggio, con carico complessivo di 80 kg (75 pilota, 5 carburante). Favorita soprattutto da un peso inferiore di quasi cento chili, la Moto Guzzi ha fatto meglio della rivale yankee e non ha sfiorato neppure al confronto delle prestazioni da noi a suo tempo ottenute con la consorella SP 1000 (13"326, con uscita a 157 km/h). Dal canto suo la FL7 ha sensibilmente migliorato le prestazioni da noi a suo tempo ottenute col precedente modello Electra Glide 1200 (16"790 con uscita a 122 km/h).

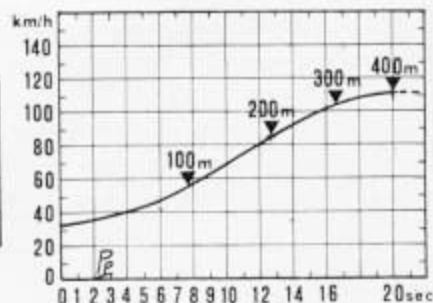
La ripresa dalla minima

Guzzi



metri	secondi	kmh
100	9,106	56,880
200	14,068	86,950
300	17,874	108,770
400	21,153	116,120

Harley



metri	secondi	kmh
100	7,754	58,950
200	12,647	84,510
300	16,588	105,840
400	20,005	111,110

Anche questa prova si è svolta nelle stesse condizioni di tempo, di luogo e di carico sulla distanza dei 400 metri ma è stata iniziata dalla minor velocità possibile nella marcia più alta, senza irregolarità funzionali, per accertare le doti di tiro dei motori. Il bufalo yankee in questo caso è riuscito ad aver ragione sia pur di poco nei confronti del rivale italiano ma solo in fatto di tempo complessivo perché è entrato nella base cronometrata a velocità nettamente superiore (33,330 km/h contro 23,310) e ne è uscito ad andatura inferiore. Comunque anche stavolta il nuovo modello dell'Harley Davidson ha fatto meglio del precedente 1200 che avevamo provato nel 1977 (entrata a 27 km/h, tempo totale 20"700, uscita a 103 km/h). Per quanto riguarda invece il confronto tra la California II e la SP, ricordiamo che quest'ultima aveva fatto 17"736 con entrata a 26,590 ed uscita a 134,330 km/h.

Verifica strumenti

Guzzi

Harley

Tachimetro	segna 50	= 46,150 km/h	= 54,540 km/h
	segna 100	= 87,800 km/h	= 102,270 km/h
	segna 150	= 133,300 km/h	= 149,360 km/h
Contagiri	segna 3500	= 3000	5750 = 5600
	segna 6900	= 6500	2500 = 2400

I dati dichiarati dalle fabbriche

Guzzi

Harley

Potenza massima	65 CV a 6700 giri	65 CV a 5400 giri
Coppia massima	7,7 kgm a 5200 giri	9,27 kgm a 3600 giri
Velocità massima	190 km/h circa	176,44 km/h
Tempo sui 400 m da fermo	—	—
Consumo	5,8 litri per 100 km	—
Peso	250 kg	336 kg



Velocità, peso e consumo

		Guzzi	Harley
Velocità max.	km/h	163,075 a 5600 giri	166,793 a 4900 giri
Peso a secco	kg (ant. e post.)	258 (123 + 135)	353 (150 + 203)
Consumo in città	km/litro	11,5	12
Consumo fuori città	km/litro	15	15,2
Consumo autostradale	km/litro	13,80	14,40
Consumo medio	km/litro	13,43	13,86



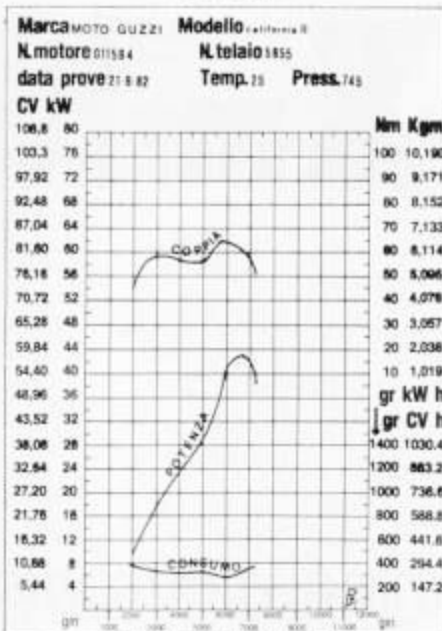
Quattro nerboruti giovanotti sono stati necessari per issare sulle nostre bilance la monumentale Harley, certamente la più pesante moto di serie oggi costruita, che a conti fatti costa 41 mila lire al chilo.

Quanto costano i ricambi

Qui sotto riportiamo i prezzi in lire IVA compresa dei pezzi più importanti relativi alla California II. I prezzi dei ricambi della Harley Davidson sono ancora in via di definizione e quindi non abbiamo fatto in tempo ad inserirli in questo confronto. Tuttavia verranno certamente a costare di più di quelli della Moto Guzzi: • testa 127.650 • valvola aspirazione 11.845 • valvola scarico 13.800 • cartuccia filtro olio 4.775 • catena distribuzione 16.330 • tendicatena 5.465 • gruppo cilindro e pistone 111.550 • pistone completo di segmenti e spinotto 48.300 • biella 74.750 • albero motore 188.600 • disco frizione completo 26.450 • marmitta 120.750 • coppia conica 127.650 • gruppo rotori 35.075 • batteria 87.400 • faro ant. 105.800 • lampeggiatore 9.430 • specchietto 11.040 • telaio 233.450 • forcella 384.100 • forcellone 128.800 • ammortizzatore 49.450 • ruota ant. nuda 163.000 • ruota post. nuda 162.150 • manubrio 39.100 • leva freno 7.835 • leva frizione 7.935 • pedale cambio 44.850 • pedale freno 28.750 • poggiatesta 16.675 • trasmissione flessibile frizione 10.465 • contagiri 48.300 • trasmissione flessibile contagiri 10.925 • contachilometri 72.450 • trasmissione flessibile contachilometri 9.660 • coppia pastiglie 12.765 • serbatoio 197.800 • sella 175.950 • parafanghi ant. 149.500, post. 161.000.

Le analisi del banco

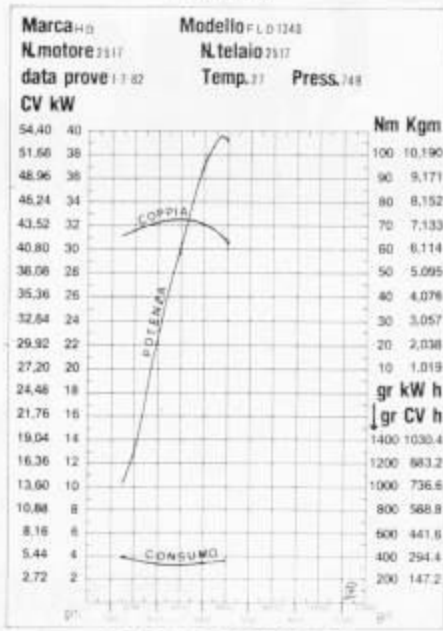
Guzzi



I MIGLIORI VALORI

Rilevamento	Potenza CV-giri	Coppia kg-m-giri	Consumo gr/CV-h-giri
alla ruota	58,12-6750	6,54-5750	211,2-5750
all'albero	65,08-6750	7,32-5750	188,7-5750

Harley



I MIGLIORI VALORI

Rilevamento	Potenza CV-giri	Coppia kg-m-giri	Consumo gr/CV-h-giri
alla ruota	54,05-5750	7,43-3750	247,8-3750
all'albero	60,47-5750	8,32-3750	221,5-3750

Il bilancio in sintesi

Guzzi

Harley

Le qualità più spiccate

- ★ tenuta di strada
- ★ frenata
- ★ affidabilità
- ★ trasmissione cardanica
- ★ protezione agenti atmosferici
- ★ comfort di marcia su lunghe percorrenze
- ★ ampia possibilità di trasporto bagagli
- ★ generosissima coppia motrice
- ★ ridotta manutenzione

Rapporto qualità-prezzo

E' la 1000 meno cara della categoria sul mercato italiano. Vanta comfort di marcia, ridotta manutenzione, prezzo dei ricambi limitato e buona assistenza. Accusa di consumi elevati. Pur essendo stilizzata all'americana non ha perso le autentiche qualità motociclistiche ed è quindi in grado di dare soddisfazione sotto quasi tutti gli aspetti della guida.

Costa più del doppio della rivale italiana, è assai meno manovrabile ed ha prestazioni leggermente inferiori. Tuttavia una moto di questa fatta non si sceglie certo per considerazioni di ordine tecnico e funzionale. Il possesso di una Harley Davidson è una « pazzia » sentimentale che, come afferma la pubblicità della casa americana, il vero motociclista deve commettere almeno una volta nella propria vita.

Possibili miglioramenti

- ★ riduzione vibrazioni
- ★ diminuzione consumo
- ★ leva cambio più efficiente
- ★ comandi elettrici più funzionali
- ★ potere frenante
- ★ raffreddamento motore
- ★ maggior funzionalità comandi al manubrio
- ★ maggior tenuta gomme

Anche nelle prove dinamometriche presso il nostro Centro di Nerviano è stato il motore Guzzi quello che ha complessivamente fornito i migliori risultati nonostante la cilindrata inferiore di 350 cc. Infatti il motore Harley ha primeggiato solo in fatto di coppia massima ma ha richiesto la parzializzazione del gas sotto i 2500 giri mentre il Guzzi ha « tenuto » bene anche i 2000 giri. Come potenza specifica siamo a 58,44 cv/litro per il Guzzi e 45,13 per l'Harley che in questo genere di prove ha pure accusato le maggiori vibrazioni.