

2010



Departamento
Investigación Desarrollo y
Formación

Idf 29210



[MOTO GUZZI CALIFORNIA... LEYENDA Y REALIDAD]

Con casi cuatro décadas de vida, la "CALIFORNIA", en sus múltiples e históricas versiones, ha logrado un merecido puesto entre las leyendas del motociclismo europeo. Aún hoy su belleza no pasa desapercibida.

Moto Guzzi California... ... leyenda y realidad

Prueba: Juan Carlos Toribio (IDF/AMM)

Fotografía: Antonio Vidal (IDF/AMM)

Fotografías estudio: Moto Guzzi y otros.

Después de haber superado los treinta y nueve años de vida, la “CALIFORNIA”, en sus múltiples e históricas versiones ha logrado un merecido puesto entre las leyendas del motociclismo europeo. Aún hoy su belleza no pasa desapercibida.



....



La noche disfrazaba trampas, y la lluvia, con el agua que desprendían los camiones, colaboraba de la siniestra intención. Volvía de reuniones en Madrid, subiendo hacia Zaragoza, más allá de Calatayud, pasaba por una de esas zonas de obras entre rayas blancas y amarillas y uno, que se cree que ya sabe dónde están las rayas, que además de marcar algo, logran tirarte de la moto, buscaba con calma la zona limpia bajando la velocidad.

Curva de derechas, terminaba de adelantar a un camión y agudizaba la vista buscando cualquier peligro... pero los espabilados de siempre habían pintado de negro otro montón de rayitas que en su día fueron blancas... sin otra opción, pasando sobre ellas bajo la intensa lluvia, levanto la Guzzi utilizando los márgenes de seguridad que había previsto, alargando el radio que describía previamente, a pesar de todo, las dos ruedas perdían súbitamente la adherencia y por eso que no era mi día, volvían a sujetarse dejando de fondo una exclamación y algún insulto inconformista dentro de mi casco, tan solo reprochado por mi particular "Ángel de la Guarda".



Orígenes, adolescencia y madurez.

Moto Guzzi crea la California a principios de los 70 para el público americano. Más tarde intentaría dar servicio a una demanda que estaba naciendo en Europa importada de EE UU, buscando un público que deseaba acercarse a la filosofía yankee.

Moto Guzzi 850 T3 California del año 1975



Las primeras unidades de la década de los 70 montaban un motor de 844 cc con una potencia máxima entre los 65 y los 70 CV. Un ejemplo es la California del 79, con base T-3 de 68 CV.

Moto Guzzi California II del año 1981



En el 82, aquella época de los mundiales de futbol y el naranjito, la California sacaba 61 CV, un par de 7,7 kgm y costaba 900.000 pts., unos 5.400 €, de hoy. En el 83 el importador era LEZAUTO y teníamos dos versiones, la California II y la California II de Luxe.

En el 84 se mantenía el par motor pero la potencia subía a 67 CV sobre las 6.700 rpm y en el 85, el precio de la versión base era de 1.027.043 pts., algo más de 6.000 €, aunque el modelo "idea uno" subiría a 7.140 €.

En 1987 contaba con el clásico bicilíndrico longitudinal en V a 90º de 948,8 cc que proporcionaba 65 CV de la época a 6.700 rpm y un par de 7,7 kgm a 5.200 que movía un peso de 250 kg y 25 litros en depósito, aumentando la capacidad en 2 litros sobre versiones anteriores.

Moto Guzzi California III del año 1989



La California de hoy, con 39 años sobre sus lomos, mantiene tradiciones y estilos, una caja de 5 relaciones de cambio, el sistema de frenado integral al pie, un segundo disco delantero como freno de apoyo y el manillar de “cuerno de buey”.

La California de hoy, es diferente al reducir la capacidad del depósito de combustible en 6 litros, pero también los consumos, incorpora inyección electrónica y un catalizador de tres vías adaptándose a las nuevas obligaciones y demandas, conservando ese punto de madurez que la hace inconfundible.





Comportamiento dinámico.

El bicilíndrico en V a 90° de 1.064 cc entrega una potencia máxima de 73 CV a 6.400 rpm, encontrándose la zona roja a 8.000 rpm, disfrutando su par casi 1.500 rpm más debajo del régimen de potencia máxima.

Está dotado con una inyección electrónica Weber tipo "Alfa/N" que utiliza para medir la cantidad de aire aspirado, entre otras cosas, el régimen del motor y la posición de las mariposas.

El motor sale desde 2.000 rpm en marchas largas con una respuesta sólida, paciente y elegante, permitiendo evolucionar en 3ª por ciudad con un bajo consumo y respetuoso sonido entre las 2.000 y 2500, 45 y 60 km/h indicados respectivamente.

Si la densidad del tráfico y la configuración de la vía te lo permiten, puedes llegar a una relajada 4ª, que te autoriza técnicamente, a circular a 50 km/h. La 5ª no es usable en movilidad urbana aunque, como es evidente, sí en entornos periurbanos y vías interurbanas.

A partir de las 3.000 rpm en 5ª disfrutamos de una respuesta animada. Esta relación final del cambio nos permite movernos en carreteras de todo tipo y con seguridad entre los 80 km/h y las

limitaciones genéricas máximas legales. A partir de 3.500 rpm, aún quedan 3000 rpm para su potencia máxima, ya está fuera de la ley.

Relación de cambio	r.p.m.	Velocidad indicada
5ª	2.500	80 km/h
5ª	3.000	100 km/h
5ª	3.500	120 km/h

La palanca del cambio está pensada para subir marchas con el tacón y bajarlas con la planta delantera de nuestro pie.



La California, con una longitud entre ejes de 1.560 mm, tiene un tacto de dirección confortable y una conducta óptima en curvas rápidas. Aunque no aspira a grandes retos, se defiende bien en carreteras reviradas, gracias, entre otras cosas, a su ancho manillar.

La rigidez de la dirección es regulable con la tuerca de la que está provisto el amortiguador que monta en el lado izquierdo de la tija.

La suspensión delantera está firmada por Marzocchi. Con 45 mm de diámetro es regulable en compresión (lado derecho) y

en extensión (lado izquierdo) con una ruleta superior de 15 clics. La suspensión trasera se regula con una rosca bajo el muelle que frena el hidráulico en extensión.

En cuanto a los neumáticos, monta un 110/90-18 como frontal y un 150/70-17 como trasero. Se recomienda una presión en el delantero de 2,3 bar, mientras que en el posterior es de 2,5 bar (para poco peso) y 2,9 bar cargado. Lo cierto es que regulé a 2,3 y 2,8 solo y su comportamiento fue el esperado y por tanto, adecuado.



Equipo de frenos.

Se compone de dos sistemas de frenado. La maneta transmite presión sobre el disco delantero derecho, tipo flotante en acero inoxidable de 320 mm de diámetro, a través de una pinza Brembo Serie Oro de 4 pistones.

El disco delantero izquierdo, con las mismas características que el derecho, recibe órdenes del pedal, conservando el ya clásico sistema integral, que a su vez, y en buenas formas de equilibrio, lanza presión sobre una pinza Brembo, de dos pistones paralelos, a un disco fijo posterior de 280 mm.

Ante las dudas, e interesados en buscar el comportamiento frente a una supuesta situación de pánico, hemos forzado la frenada buscando el bloqueo de ambas ruedas al mismo tiempo y aunque sí se produce, hay que hacer mucha fuerza sobre el pedal, más de la necesaria para obtener una fuerte deceleración. Si eres capaz de dosificar, podrías llegar a bloquear la rueda posterior un poquito antes que la anterior.



Podemos decir que transcurrido un periodo de adaptación y/o aprendizaje, el usuario disfruta de una estupenda potencia de frenado.

Sobre el tacto y la técnica de uso del sistema integral de frenado de Guzzi, en atención a los espíritus más críticos, nos lleva a considerar diferentes aspectos.

El ser humano, como norma general, disfruta de mayor sensibilidad, tacto y movilidad en las extremidades superiores que en las inferiores. Guzzi lleva confiando en la pericia y habilidad de sus usuarios desde hace más de 30 años e instala la ejecución del sistema de frenado integral sobre el pedal derecho, incorporando a su vez, a unos centímetros de la plataforma de reposo del pie y sobre ésta, un apoyo reducido del

talón para incrementar el tacto a la hora de ejecutar la presión.

No obstante y a lo anterior debemos ser claros al decir que esta disposición del sistema de frenado prolonga el tiempo de respuesta del usuario ante incidencias si parte desde la posición natural de reposo.

Pedal de freno. Posición de reposo.



Pedal de freno. Posición de alerta.



Pedal de freno. Ejecución sistema frenado integral.





Autonomía y consumo.



Si mezclas un uso urbano y de autovía a buen ritmo el consumo lo situas escasamente por encima de los cinco litros a los cien, mientras que en conducción deportiva, fuera de la filosofía de la California, apenas logras elevar su consumo hasta los seis litros.

La autonomía máxima, respetando los límites de velocidad legalmente establecidos y adecuando el tipo de conducción al escenario por el que circulamos (condiciones de circulación) es de 340 km. Una realidad que logra medias de 300 km entre paradas y que posibilita un buen ritmo para grandes viajes.

La reserva advierte por primera vez, tal vez demasiado pronto, cuando en el depósito quedan 7 litros, que te permiten buscar



suministro durante más de 120 km.

Como anécdota técnica, si quieres repostar, el vacío generado por la falta de respiración en el depósito de combustible te obliga, cuando has consumido unos doce litros, a mover reiteradamente y con la llave en el cierre, el tapón de llenado hacia los lados, para permitir la entrada de aire y así poder abrir el tapón que deberemos mantener en la mano durante el repostaje.

No obstante este vacío no afecta al sistema de alimentación ni al rendimiento del motor, por lo menos, de forma perceptible para el usuario.

Detalles y otras cosas.

La ergonomía del pasajero está garantizada gracias a unos anchos reposapiés y a un generoso apoyo lumbar... que favorece la confianza de nuestros hijos en el ir y venir al cole, la excursión de bocadillo, etc. Por otro lado, la parrilla trasera también nos garantiza un adecuado espacio de carga.



El cuadro participa de la belleza del conjunto con su clásica sencillez en compañía de unas piñas especialmente vistosas y proporciona la información necesaria, sin lujos ni extras. No obstante, con el sol entrando por la espalda los testigos apenas son visibles. Lo mismo sucede en la noche, pero solo con el odómetro parcial, un problema que tiene sus orígenes en la luz blanca que desde el interior e inferior, se empeña en camuflar la parte baja de los números.



El sistema de apertura del asiento se encuentra en la parte inferior izquierda de la motocicleta, delante de la tapa lateral e incorpora un sistema para guardar el casco. Un poco más retrasada y en el mismo lado tenemos la toma de corriente de 12 voltios.



Otras cosas que pueden servirnos para entender a la California es que los fusibles quedan en la tapa del lado derecho y para acceder a ellos debes retirar el asiento del conductor. Por otro lado, la medición de aceite se realiza con una tradicional varilla.

Para el arranque en frío, cuenta sobre la piña izquierda de un mando de "starter".

Bajo el asiento encontramos espacio suficiente para guardar un juego de herramientas, documentación y el manual de usuario.



Algunas historias de hace 20 años.

Aún recuerdo cuando a finales de los 80 “El Mudo” de Alcalá, recorría grandes distancias a lomos de su incombustible California Idea Uno y lo hacía con un pasajero de excepción, la Señora Carmen, su madre.

Recuerdo cuando nos lo encontramos en El Paso del Stelvio, esas 48 curvas hacia el techo de los Alpes, luego en la Stella Alpina y recuerdo cuando prestando servicio aparecieron en el kilómetro 435 de la N-II... ¡vaya alegría!!!.

Señora Carmen: Una gran Señora y una Gran Motera. Descanse en Paz.

El Mudo: Un motero de excepción que habla por los codos. Amigo, buena persona y con los valores históricos del compañerismo... muchas Vsss.

Vamos viejos... amigos.





Accesorios y complementos.

Entre los casi veinte accesorios originales disponibles para la California puedes encontrar los siguientes:

- Maletas rígidas de 30 ó 40 litros gofradas negras con logotipo Moto Guzzi. Hechas de polipropileno y ABS resistente a los golpes, impermeables con cierre con llave y soporte de acero cromado.
- Baúl rígido de 40 ó 45 litros gofrado negro con logotipo Moto Guzzi. Hecho de polipropileno y ABS resistente a los golpes, impermeable con cierre con llave y soporte de acero cromado. Bolsa sobre depósito de Nylon diseñada para la serie California. La bolsa, una vez desenganchada de su soporte, se convierte en una mochila cómoda y práctica.
- Parabrisas transparente de dimensione medianas con banda de acero inoxidable y soportes de acero cromado.
- Puños térmicos. Este kit permite escoger la temperatura de los puños más adecuada entre 2 niveles disponibles, aumentando el confort de viaje durante los períodos más fríos.

La California es una moto cómoda, muy cómoda con la que podemos hacer muchos kilómetros si pertenecemos a ese tipo de personas sin prisa, sin necesidades de llegar tan rápido a los sitios, es una moto para disfrutar el aire entre reflexiones y que permanece fiel a un responsable y magnifico pasado que la ha convertido en LEYENDA.



Cuadro básico del perfil de la prueba

Concepto	Kilómetros aproximados
Totales	617
En circuito	---
Autopista/autovía	320
Carretera convencional	120
Carretera de montaña	130
Conducción urbana	65
Circuito o espacios cerrados	5
Lluvia	435
Viento fuerte	435
Conducción nocturna	325
Consumos	
Medio	5,47 L %
Mínimo	5,19 L %
Máximo	5,83 L %
Incidencias	
Despegado del embellecedor frontal de la tija. Anagrama Moto Guzzi.	



Características técnicas y otros datos

Referencia	Dato
Motor	Bicilindrico en V a 90° de cuatro tiempos y refrigerado por aire.
Cilindrada	1.064 cc
Potencia máxima	54 kW (73,4 CV) a 6.400 rpm. (Potencia fiscal 6,91)
Par máximo	94 Nm a 5.000 rpm.
Salida de gases	En acero inoxidable. Dos tubos a una cámara de expansión para terminar en dos tubos de escape. Catalizador de tres vías con sonda Lambda.
Cambio	5 velocidades.
Transmisión final	Cardan
Cambio	5 velocidades.
Suspensión delantera.	Horquilla telescópica hidráulica Marzocchi con regulación separada de 45 mm de diámetro.
Suspensión trasera.	Dos amortiguadores hidráulicos regulables en extensión.
Fenos	
Anterior	Doble disco flotante en acero inoxidable de 320 mm, pinza Brembo Serie oro de 4 pistones.
Posterior	Disco fijo en acero inoxidable de 282 mm, pinza Brembo de 2 pistones paralelos.
Dimensiones y pesos	
Longitud máxima	2.380 mm
Altura al asiento	780 mm
Distancia entre ejes	1,560 mm
Peso en seco	251 kg
M.M.A.	470 kg
Capacidad depósito combustible	19 litros.
Precio	14.200 €

