

Moto Guzzi California Vintage

Da su motociklisti posebna sorta ljudi, to je već dobro poznata stvar i o tome ne treba previše raspravljati, a pogotovo ne s ljudima koji ne žele, ne mogu ili ne znaju uživati u specifičnom osjećaju koji u vožnji pružaju vozila na dva kotača. Ipak, i motociklisti se međusobno razlikuju u pogledu svojeg usmjerenja, odnosno ljubavi prema specifičnoj klasi motocikala i njima pripadajućim karakteristikama.

I dok se jedni zaklinju u tehnološki napredak koji prati slogan 'brže, bolje, jače', drugi od motocikala traže neke sasvim druge karakteristike, kao što su udobnost i užitak u vožnji. Naravno, postoje i oni kojima je važna isključivo praktičnost ovih vozila, kao i oni koji na motocikl gledaju kao na statusni simbol.

Ipak, htjeli mi to priznati ili ne, bez obzira na to kojoj grupaciji ljubitelja motocikala pripadali, svakoga od nas progoni ista želja: da u svom vlasništvu imamo neki specifični, posebni motocikl koji će se nekim svojim individualnim obilježjima isticati iz sivila serijske ponude. Ono što "ubija" današnje motocikle je njihova hiperprodukcija koja konstantno ubrzava proces proizvodnje i predstavljanja novih modela, smanjujući tako životni vijek

aktualnih, kao i uzbudjenje posjedovanja nekakvog takvog vozila. U stvari, za većinu proizvoda iz moto ponude novijeg godišta vrijedi pravilo da brzo zabilastaju, ali i da još brže "uvenu".

Kako bi doskočili ovom problemu i svojim proizvodima barem donekle osigurali poseban status na tržištu, neki od proizvođača nude ograničene serije svojih prestižnih modела, koje se od serijskih proizvoda najviše razlikuju svojom limitiranom proizvodnjom, naprednom tehnologijom i izuzetno visokom cijenom. Zahvaljujući tim osobinama motocikli iz limitiranih serija se mogu pohvaliti atributima kao što su ekskluzivnost i unikatnost, te time automatski postaju punopravni članovi tzv. prestižnog društva. No, osim ovih ultramodernih rješenja koja su namijenjena vrlo uskom krugu iznimno bogatih kupaca, veliku popularnost u današnje vrijeme uživaju i moderne reinterpretacije slavnih modela iz prošlosti. Ti motocikli su sve omiljeniji među motociklistima jer su esencijalni i odlikuju se klasičnim izgledom koji će duže ostati atraktivni. Isto tako, karakterizira ih i specifična karizma temeljena na tradiciji, a i cjenovno su puno pristupačniji od limitiranih serija.



Miris

Zahvaljujući mnoštvu kromiranih dijelova i detaljima izvedenim u starinskome stilu moderna Moto Guzzijeva reinkarnacija nekadašnjeg službenog vozila L.A.P.D.-a s početka 70-tih, California Vintage, posjeduje neodoljivu privlačnost i miris prohujalih vremena uz suvremen sadržaj



nostalgije



nazivom California Vintage. Sukladno tome, ovo je jedan od onih motocikala koji su projektirani da bi igrali na žicu ponosa i nostalгије za onim nezaboravnim motociklima iz šezdesetih i sedamdesetih godina koji su na neki način pisali povijest motociklizma.

Dakako, ovaj motocikl nema nikakve veze s onim prvim Californijama 750 nastalim 1971. godine, koje su usred carstva Harleya bile službeni motocikli policije u Los Angelesu. No, kada ga vidite, ipak imate osjećaj kao da ga već odavno poznajete.

Ako ni zbog čega drugog, onda zato što izgleda gotovo identično onom motociklu kojim je upravljao vaš djed ili možda onome koji ste videli na nekim starim fotografijama ili u nekom starom filmu. Bilo kako bilo, to je motocikl kojim ćete se zasigurno poželjeti odmah provozati, ne toliko zbog užitka u samoj vožnji, koliko zbog želje da i na svojoj koži osjetite što je to toliko posebno u tom motociklu koji je oduševljavao nekoliko generacija vaših predaka.

Reinkarnacija iz sedamdesetih

Upravo jedan od takvih motocikala, koji svoj šarm ne temelji na ekstremnim performansama i ultramodernističkom pristupu, već na nostalгији i povijesti tvrtke, je Moto Guzzi California Vintage.

Naime, po uzoru na nekadašnje Moto Guzzijeve modele kojima se prije 35 godina koristio L.A.P.D., Los Angeles Police Department, talijanska je tvrtka predstavila specijalno izdanje Californije pod

Tradicijski šarm u kombinaciji s naglašenim retro lookom zasluga su vjetrobrana iz sedamdesetih godina, žičanih kotača, kromiranih blatobrana od nehrđajućeg čelika, zaštitnih cijevi s dvije masivne maglenke, specijalno dizajniranog upravljača i kromiranog nosača prtljage

U duhu prošlosti

Najveća privlačnost modela Vintage dolazi od njegove siluete koja snažno podsjeća na nekada slavni model 850-T3, s

kojim osim vizualne sličnosti nema ama baš ništa zajedničko.

Kao što smo već spomenuli, Vintage je zapravo varijacija modela California, a karakteriziraju je neka nostalgična rješenja, efektni detalji i obilata upotreba kroma. U stvari, da bi se ostvarila željena transformacija nije bila potrebna nikakva revolucija, već je kao polazište uzeta dobro provjerena osnova kojoj su pridodani vjetrobran iz sedamdesetih godina s kromiranim obrubom, kotači sa žibicama, blatobrani od nehrđajućeg čelika, cijevi za zaštitu od udarača s dvije masivne maglenke, upravljač izведен specijalno za ovaj model, te kromirani nosač prtljage. Naravno,



neizostavni element su i dvije krute torbe koje su bile zaštitni znak modela T3, a koje su na ovom novom modelu nepropusne i obložene s unutarnje strane. Moramo spomenuti i nožne komande, koje su kao i na svakom customu koji drži do sebe izvedene u stilu masivnih platformi, s mjenjačem tipa "klackalica", na kojem se brzine mijenjaju po sistemu prsti-peta. Isto tako, tu je i ista, neponovljiva odora motocikla koja asocira na slavne policijske prethodnike: crni okvir, crni bočni koferi i crni spremnik goriva s bijelim prugama zapremine 19 litara, te dvobojno crno-bijelo sjedalo.

Moderno srce

Zahvaljujući svim ovim detaljima, California Vintage doslovno zrači tradicionalnim šarmom u koji su uklapljeni i neka sasvim nova tehnička rješenja. Ovdje prvenstveno mislimo na novi pogonski agregat s dvostrukim paljenjem zapremine 1.064 ccm, koji je gotovo u potpunosti preuzet s naked modela Breva 1100. Ovo ukratko znači da se Vintage, usporedimo li ga s prethodnim generacijama Californije, može pohvaliti novim klipnjačama, klipovima i glavama cilindara koje su ranije bile specifično riješene upravo za model Breva. Nove izvedbe su i ventili i vodovi, koji su krupniji, a tu su i novi katalizatori, kao i drukčija mapa paljenja i ubrzgavanja koja, po riječima tehničara, bitno poboljšava moment i fluidnost razvijanja snage. Napajanje gorivom je povjerenio



Dojam sigurnosti i upravlјивост na niskim brzinama ograničava loše dizajnirani upravljač s rukohvatima koji su previše savinuti prema dolje



Zahvaljujući obilatoj upotrebi kroma, efektnim elementima i nekim nostalgičnim detaljima California Vintage neodoljivo podsjeća na nekadašnje Moto Guzzijeve modele kojima se prije 35 godina koristio L.A.P.D.



dvostrukim leptirastim tijelima promjera 40 mm s injektorima tvrtke Weber. Jedina razlika u usporedbi s modelom Breva je smještaj alternatora, koji je sada postavljen niže, iza kotača, obzirom da se na modelu Breva alternator nalazi između cilindara, što uvjetuje drugačiji priključak na radilicu. Završni prijenos je riješen tradicionalno, putem kardanske osovine koja je opremljena dvostrukim protu-trzajnim uređajem. Mjenjačka kutija ima pet brzina, a spojka je suha sa dva diska.

Što se performansi tiče, ova nostalgična touring varijanta Californije razvija ukupnu snagu od 73,5 KS pri 6.400 okr/min i okretni moment od 9,6 kgm pri 5.000 okr/min.

Okvir je izведен kao dvostruka zatvorena košara od čeličnih cijevi, a motocikl se sprijeda oslanja na Marzocchijevu klasičnu vilicu sa cijevima promjera 45 mm i ukupnog hoda 140 mm. Straga su dva amortizera skrivena iza krutih torbi, a mogu se podešavati u fazi kompresije i u fazi istezanja, kao i djelovanjem na opterećenje opruge. Kao što smo već spomenuli, cijeli je motocikl izведен u duhu tradicionalnih vrijednosti, što naglašavaju i žičani kotači na koje se ugrađuju gume dimenzija 110/90-18 sprijeda i 140/70-17 straga. Za razliku od kotača, kočioni sustav je zbog sigurnosti u vožnji iz moderne generacije i oslanja se na suvremeni integralni sustav koji djeluje preko prednjih dvostrukih diskova Brembo Serie Oro promjera 320 mm i njima pripadajućih kočionih čeljusti, te stražnjeg diska promjera 282 mm, na koji djeluje čeljust sa dva paralelna klipišta. Zbog same arhitekture i dimenzija vozila integralni sustav kočenja dolazi do punog izražaja, iako je potrebno izvesno vrijeđe privikavanja kako bi se počela koristiti nožna

pedala, što je u suprotnosti s onim što radimo kod klasičnih sustava. U stvari, ručicu na upravljaču u praksi gotovo da i ne treba upotrebljavati. Ovdje je odličan integralni sustav koji je upotpunjeno korektorm kočenja i jednim zadržnim ventilom, koji djeluje na dva prednja i na stražnji disk mijenjajući vrijednosti tlaka u hidrauličnim krugovima ovisno o teretu kojim je motocikl opterećen.

Za putovanja bez žurbe

Prvi dodir sa Californiom Vintage odmah daje do znanja da je tu riječ o pravom custom touringu i to u punom značenju te riječi. Naime, osim što

Integralni sustav kočenja je jedan od glavnih aduta modela California Vintage, a sastoji se od dvostrukih diskova promjera 320 mm Brembo Serio Oro i četveroklipnih kočionih klješta sprijeda te stražnjeg diska promjera 282 mm



Kao i svaka California, i Vintage je vrlo stabilan na ravnim dionicama i u dugačkim zavojima, dok se u zatvorenim zavojima težina itekako osjeti. Iako dopušta određene korekcije, putanju je poželjno unaprijed pripremiti, pogotovo prilikom bržih manevara



je šarmantan i esencijalan, Vintage je i upečatljiv motocikl. Impresivan dojam na promatrača ostavlja pregršt kroma, kao i mnoštvo nostalgičnih detalja, ali ipak ništa ne može sakriti masivne dimenzije ovog motocikla. Dodamo li tome još i vrijednost ukupne težine, koja bez tekućina iznosi pozamašnih 263 kg, odmah postaje jasno da je s Vintageom kretanje kroz gusti gradski promet prilično otežano i nije nimalo zabavno.

Osim same konstrukcije motocikla i njegove težine, upravljivost na niskim brzinama ograničava i po našem mišljenju nepraktičan i loše dizajniran upravljač. Iako je sam upravljač dosta širok, njegovi krajevi s komandama su previše savinuti prema dolje i zatvoreni, zbog čega upravljanje motociklom postaje dosta nesigurno, a prilikom svakog jačeg zakretanja dolazi i do kontakta upravljača s nogama vozača. Inače, komande na upravljaču su kompletne i stilski vrlo lijepo izvedene, dok su instrumenti gotovo identični onima s ostalih modela iz obitelji California. Ovo znači da se sastoje od dva velika analogna instrumenta, brzinomjera u kojem su smješteni brojač dnevne i ukupne kilometraže i obrtomjera, te nekolicine kontrolnih žaruljica, koji su svi zajedno upakirani u jednu elegantnu cjelinu čiju ukupno dobru preglednost kvare samo slaba uočljivost kontrolnih svjetala tijekom dana.

U gradskoj gužvi morate voditi računa i o bočnim torbama. One su dosta izbočene, tako da se nije uputno upuštati u prezahvatnu "provalčenja", jer ako ste uspjeli progurati prednji kraj motocikla, to ne znači da će proći i stražnji.

S druge strane, "California" je apsolutni uzor za putovanja širokim i prohodnim cestama, gdje se

za njenim upravljačem vozač osjeća kao u putujućoj fotelji. Ukupnoj udobnosti doprinose i vrlo učinkoviti vjetrobran i odlična zaštita za noge, koji zračna strujanja svode doslovno na minimum. Tu je još i udobno i dobro profilirano sjedalo, dok su noge postavljene malo previsoko i pomaknute previše prema naprijed.

Kao na svakom customu vrijednom poštovanju, čovjek ima osjećaj da bi na takvom motociklu mogao putovati mjesecima bez zaustavljanja. No, prilikom krstarenja s Californijom Vintage koljena treba držati u malo otvorenijem položaju, jer zbog specifičnog položaja sjedenja vrlo lako dolaze u dodir sa plastičnim zaštitama na bočnim cilindrima.

Ono što nas je ugodno iznenadilo na ovom modelu su vibracije. One su, iako karakteristične za sve dvocilindrične motocikle, slabo izražene i nimalo ne smetaju, pogotovo ako ih usporedimo s nekadашnjim Moto Guzzijevim proizvodima.

Dakako, u velikim zavojima koji se javljaju na autocisti Vintage nije čvrst poput stijene, no, ako se pripazi da motor stalno vuče i da je ruka lagana na upravljaču, lagana leljanja motocikla su sasvim prihvatljiva i javljaju se samo pri velikim brzinama. Ako baš hoćete, uvijek možete djelovati na amortizer upravljačkog sklopa i na kompletan ovjes, koji se može podešavati.

Na zavojitim dionicama Vintage odmah daje do znanja da mu ne leže jurnjava i pretjerivanja. Obzirom da je riječ o customu, on je kao takav stvoren prvenstveno za laganu šetnju, a za one koji ma se žuri, Guzzi u svom programu ima i druge modele sasvim različite orientacije.

Guzzijev custom ima nisko postavljeno težište, tako da je ovaj motocikl vrlo stabilan u dugim,



Motocikl se sprijeda oslanja na Marzocchi klasičnu vilici sa cijevima promjera 45 mm

PRAZNA STRANICA

Motor od niskih okretaja
vuče puno i linearno i to
bez ikakvih kolebanja ili
trzaja. Vibracije su svedene
na minimum

**TEHNIČKI PODACI**

Motor: dvocilindrični V 90, četverotaktni
Promjer x hod: 92 x 80 mm
Obujam: 1.064 ccm
Odnos kompresije: 9,8:1
Razvod: jedna bregasta osovina i 2 ventila po cilindru
Hlađenje: zračno
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje s leptirastim tijelima promjera 40 mm
Spojka: suha
Mjenjač: 5 brzina
Okvir: čelične cijevi
Ovjes: klasična vilica s cijevima promjera 45 mm, hoda 140 mm; straga oscilirajuća vilica s dva amortizera, hod 96 mm
Gume: prednja 110/90-18, stražnja 140/70-17
Kočnice: naprijed dvostruki plivajući disk promjera 320 mm i kočione čeljusti sa 4 klipi, straga disk od 282 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.380, širina 815, visina sjedala 780, osovinski razmak 1.560, težina 263 kg
Deklarirano: snaga - 73,5 ks (54 kW) - 6.400 okr/min, max. okr. moment - 9,6 kgm (94 Nm) pri 5.000 okr/min
Spremnik goriva: 19 l
Max. brzina: 185 km/h

- + tradicionalan šarm, komfor, snaga stražnje kočnice, okretni moment, stabilnost
- upravljač, težina, cijena, okretnost na mjestu

je pretjerano praktično - i nije, pogotovo u urgenčnim situacijama.

Osim toga, u uvjetima naglog kočenja desno je stopalo podignuto kako bi aktiviralo kočnicu, a lijeva je nogu i dalje pružena naprijed, tako da stabilnost nije osobita te dolazi do kašnjenja u kočenju i u zavoj se ulazi prilično ukočeno.

Još jednom naglašavamo kako s Californiom Vintage ne treba pretjerivati, već treba uživati u mirnoj šetnji i njenom nostalgičnom karakteru, koji na najbolji način opisuje prave vrijednosti nekadašnjih prohujalih vremena. Prema tome, želite li u potpunosti doživjeti ovaj motocikl, zaboravite vrijeme, brzi tempo i stres i prepustite se osnovnim principima motociklizma, a to je užitak u vožnji. ■

otvorenim zavojima. Dugačak je, o čemu svjedoči i međuosovinski razmak od 1.560 mm, dok mu je upravljački sklop dosta nagnut, pod kutem od 29°. Unatoč tome, dopušta određene korekcije, ponaša se prirodno i vrlo je uravnotežen. Dovoljno je odlučiti kuda, i kotači će proći upravo tuda. Bitno je da se sve to čini bez žurbe, jer se u brzim manevrima težina i te kako osjeća.

Motor je pomalo trom, ali i vrlo pouzdan i uvijek spreman na izvlačenje iz zavoja bez trzaja. Ukratko, motocikl ima više nego dovoljno potencijala za svoju osnovnu namjenu. Motor linearno vuče već od 2.000 okr/min, nakon čega se snaga oslobađa sve do 7.000 okr/min bez ikakvih kolebanja ili trzaja. Najveći potisak je prisutan u rasponu od 5.000 - 7.000 okr/min, nakon čega se na 7.200 okr/min uključuje limitator.

Mjenjač zahtijeva malo pažljivije rukovanje. Naime, brzine se ubacuju sporo i bučno. Položaj klackalice, te visoko postavljene i ispružene noge nimalo ne olakšavaju rad mjenjača. Poneki "klak" pri promjeni brzine ne treba shvatiti kao manu, nego kao doprinos ugodaju iz sedamdesetih godina. Voljeli bismo da su brzine nešto kraće, a svakako bi dobro došla i jedna brzina više.

Custom komande na nogama nisu neko osobito rješenje niti prilikom kočenja. Kombinirani sustav kočnice odlikuje se dobrom učinkovitošću kad se "nagazi" na pedalu, jer kočenje je zaista žestoko. Možda nije toliko progresivno, ali snage zaista ima i za "izvoz". Želimo li još više, tu je i ručica na

upravljaču, koja aktivira prednji disk. Ipak, nogu često mora tražiti pedalu koja je postavljena visoko i daleko, a stopalo se mora u potpunosti podignuti s platforme da bi se kočenje moglo dozirati na pravi način. Vjerojatno je to samo stvar navike, no, da

Zaštitni znak nekad slavnog modela 850-T3 bile su i dvije bočne torbe krute izvedbe, koje su na novom modelu vodonepropusne i obložene s unutarnje strane

