

Born in the USA

Moto Guzzi California sice vždycky byla evropská motorka, ale nebýt Ameriky, neexistovala by. Nyní přichází již osmá generace a víc americká snad už víc být nemůže. Ovšem s nezaměnitelným italským sexy akcentem.

Jan Rameš, honzis@cmn.cz
foto: Piaggio

Model California vznikl již před více než 40 lety. V roce 1969 totiž Moto Guzzi nečekaně vyhrála konkurz na dodavatele motocyklů pro losangeleskou policii, která se po Kalifornii začala prohánět na upravených V7, a v Evropě se našlo dost zákazníků, kteří začali bezmezně toužit po „té americké V7“. O dva roky později se do sériové

výroby dostala novinka nazvaná V7 750 California, vybavená velkým plexi, kufr, do zadu zahnutými řídítky a plošinovými stupačkami, která vycházela právě z policejních strojů, za velkou louží se dovážela pod názvem Ambassador.

Po celou dobu svého života si California zachovávala svůj charakter, byl to cruiser podle evropských měřítek. Ovladatelnost nebyla obětována za dramatický vzhled, namísto šokujícího objemu se u motoru vždy hledělo na jednoduchost, spolehlivost a uživatelskou vstřícnost. Jenže – na 21. století tohle už bylo trochu málo. To novinka, jejíž tvary má na svědomí fenomenální Miguel Galluzzi, se svým designem, motorem i použitými technologiemi řadí na absolutní špici současné cruiserové produkce. Po vzhledové stránce se dle mého názoru jedná o nejhezčí motorku své kategorie, nechybí určitá majestátnost (dlouhý rozvor, široké pneumatiky) vlastní americkým motocyklům, ale takhle čistý design dokáže nakreslit akorát Ital. Tedy vlastně Argentinec, jenž přes dvě desítky let pracuje v Itálii a jehož největším životním dílem byl prozatím bezesporu Ducati Monster.

Drsnák nebo cesták

Nová California se bude vyrábět ve dvou provedeních, Touring a Custom. První jmenovaný ctí své jméno a jde o cestovně laděný cruiser s velkým plexi, přídatnými světlomety, do zadu nataženými a dolů ohnutými řídítky, krásnými ladnými 35litrovými kufr, padáky a komfortně se tvářícím dvoubarevným sedlem s kovovými držáky pro spolujezdce. Tenhle model, spe-

ciálně v bílém provedení (dělá se ještě černé), hodně připomíná předchozí Californie a působí jako pěkné moderní retro. Parádní podlouhlé zadní ledkové svítilny a přední multielipticky tvarovaný světlomet s LED denním svícením jen tvrdí muziku.

Custom lakovaný do černé či šedé je z úplně jiného těsta. Desperátsky se tvářící mašina určitě nadělala hodně vrásek manažerům z Milwaukee – nízká, dlouhá, drsná, se sportovním sedlem, černými koly a zpětnými zrcátky, dragsterovými rovnými řídítky, plně nastavitelnými zadními tlumiči a nižším sezením. Také mnohem lépe odráží dynamiku, která se v nové Californii ukrývá.

O třetinu více síly

Motor totiž nemá se starou jedenáctistovkou společného téměř nic. Možná leda vzduchové chlazení a v devadesáti stupních do stran vytrčené válce. Ty mají největší objem, jaké kdy v Evropě kdo u V2 vyrobil, 1380 kubíků! Shora umístěné vačkové hřídele ovládají vždy po čtyřech ventilech, krmení je řešeno podobně jako u letošní V7, čili jedna centrální klapka a od ní rozvětvené potrubí do tvaru písmene Y. Klapka není ovládána lankem, nýbrž elektronicky (ride-by-wire) a jezdec má na výběr dokonce tři motorové módy: Veloce, Turismo a Bagnato, čili rychlý, turistický a mokrý.

To je jen začátek z elektronické výbavy, k jejímuž použití elektronický plyn přímo vybízí. Tempomat užijete hlavně u Touringu na dlouhých cestách, kontrolu trakce MGCT zase na Customu, když začnete naplno využívat potenciál nového motoru. A v téhle oblasti se novinka staré jedenáctistovce nepodobá opravdu vůbec. Dříve si California musela vystačit s 75 koníky a 88 newtonmetry, dnes má k dispozici koní 96 a newtonmetrů dokonce 120! Nejlepší však jsou otáčky, v nichž jsou maxima dosahována: výkon vrcholí v 6500, ale krouták už ve 2750,



Custom. Takhle drsně desperátsky California nikdy nevypadala!



Touring navazuje na více než 40letou tradici cestáků

čili tenhle motor je totální guma s naprosto lineárním průběhem téměř od volnoběhu. Díky dvěma lambda sondám a dvojitému zapalování plní motor již připravovanou emisní normu Euro 4 a ještě je o 15–20% úspornější než současná dvanáctistovka Quattrovalvole používaná v Grisú a Stelviu. K tomu dopomáhá i šest namísto původních pěti rychlostních stupňů v převodovce, jednodamelová spojka zase potěší lehčí ovládací silou než původní dvoulamelová a kardan má být jeden z nejtišších na současném trhu.

Už za měsíc

Motor je do rámu uchycen přes speciální elasto-kinematický systém, jenž prý nastavuje nové standardy do jízdního komfortu (žádné vibrace). Rám sám o sobě by měl být předimenzovaný i na takhle výkonnou pohonnou jednotku, přední vidle je o tři stupně více podkopnutá (32°), výrazně se prodloužila stopa (ze 116 na 155 mm) a hlavně rozvor, ten o více než 12 cm. Brzdová soustava Brem-

bo má propojenou funkci předek/zadek, ostatně tato patentovaná vychytávka ke Californii patří již od roku 1975, kdy byla představena 850 T3. Akorát že té trojka tehdy neměla radiální čtyřpístkové třmeny a dvoukónalové ABS. A na svých 68 koní nepotřebovala ani širokánská kola s dvoustovkou vzadu.

Nová California 1400 je živou vodou pro kategorii cruiserů, v níž se na inovace příliš nehraje. Oproti zvyklostem z minulých let, kdy speciálně u Moto Guzzi platilo, že po představení na veletrhu EICMA se ještě rok nic nedělo a do prodeje se motocykly dostaly až po dalším ročníku, se prvních kousků dočkáme velice brzy. Dovozce plánuje zhruba na půlku ledna oficiální představení v ČR a na showroomy by se oba modely měly dostat v průběhu prvních dvou měsíců příštího roku. Ceny prozatím nebyly stanoveny, ale v zahraničí jsou již známy a podle nich se dá tipnout, že Custom by mohl být pod 450 a Touring pod 500 tisíc korun. ■

TECHNICKÉ ÚDAJE

Moto Guzzi California 1400 Touring/Custom

Objem	1380 cm ³
Výkon	71 kW/96 k@6500
Točivý moment	120 Nm@2750
Hmotnost	337/315 kg (provozní)

Cena ještě nebyla stanovena

Motor: čtyřdobý, vzduchem chlazený, podélně uložený dvouválec V90°, OHC/4, vrtání × zdvih 104 × 81,2 mm, dvě svíčky na válec, kompresní poměr 10,5:1, sekvenční vstříkávání Magneti Marelli IAW75M Ø 52 mm, elektronický plyn, tři motorové mapy, kontrola trakce, tempomat, elektrický startér, suchá jednodamelová spojka, šestistupňová převodovka, sekundární převod kardanem

Podvozek: dvojitý páteřový ocelový trubkový rám, vpředu nenastavitelná teleskopická vidlice Ø 46 mm, zdvih 120 mm, vzadu kyvná vidlice se dvěma postranními tlumiči, nastavitelné předpětí a odskok/plně nastavitelné, brzdy Brembo s ABS vpředu 2 kotouče Ø 320 mm, čtyřpístkové radiální třmeny, vzadu kotouč Ø 282 mm, dvoupístkový třmen, pneu vpředu 130/70R18, vzadu 200/60R16, lité ráfky 3,50"/6,00"

Parametry: délka 2445 mm, šířka 1030/850 mm, výška 1460/1181 mm, sedlo 740/720 mm, rozvor 1685 mm, úhel řízení 32°, stopa 155 mm, světlá výška 165 mm, nádrž 20,5 l (5 l rezerva)

inzerce