

## California 850 T3

Moto Guzzi 850 T3 California (info 1980)

Uit Italiaanse motoren : lezersfiets

"Een kopje koffie...", neuriënd bellen twee slecht geschoren motor reparateurs op een prachtige najaarsochtend aan te Huize Roets in Oostkamp, Reden van het bezoek: twee Italiaanse schoonheden die op ons wachten om al hun geheimen prijs te geven. Myriam, de fiere moeder van het tweetal komt de deur openen en doet, tussen het gesprink van vier honden - van het ras allemansvriend - door, verwoede pogingen om ons te begroeten, waarna we onmiddellijk verhuizen naar de garage: "Voilà, dat zijn ze !" Voor onze neus staan twee Moto Guzzi 850 T3 California's. "Met onze vier kinderen en dan nog eens vier honden zijn mijn man Pio en ik wel blij als we er 's zondagmorgens eens rustig met de motoren kunnen op uittrekken." Klinkt aannemelijk vindt u ook niet? Maar laat ons niet op het verhaal vooruit lopen.

Eerst was er een

Na jaren een motorloos koppel te zijn geweest besluiten Myriam en Pio toch opnieuw toe te geven aan manliefs' oude "jeugdzone", er moest en zou opvolging komen voor Pio's Honda's (250, 750 en Goldwing) die na al die tijd toch nog fris in het geheugen lagen. Een bezoekje aan I.M.C, Langemark bracht uitsluitend wat betreft de keuze van machine. Hun beider hartjes waren verslingerd geraakt aan de 850 T3 California. jammer genoeg tamelijk zeldzaam met navenant hoge tweedehandsprijzen? Uiteindelijk slaagt het tweetal er dan toch in een exemplaar uit '76 op de kop te tikken voor 70.000 Bf. (een kleine fl 4000,-), weliswaar met hangende oortjes en een doffe vacht. Geen nood, met de nodige liefde, aandacht en goede verzorging komt alles wel weer in orde. Pio is een handige kerel en heeft in zijn jeugd jaren nog aardig wat aan motorfietsen gesleuteld. Voor hem is de belabberde staat waarin deze Guzzi zich bevindt eerder een uitdaging dan een teleurstelling. Even de mouwen opsloven en we kunnen beginnen ! Wat er nog over is van de originele elektrische bekabeling wordt onmiddellijk van de motor geplukt en rechtstreeks in de vuilnisbak gekieperd. Met het werkplaatshandboek in de aanslag wordt er een volledig nieuwe kabelboom gelegd. "Ik heb wel voor een iets dikkere bedrading gekozen, want hetgeen er af-fabriek op zit is echt te dun om goed te zijn", zegt Pio. We geloven hem maar op zijn woord want de man is elektrotechnicus van beroep en zal het dus wet weten. Van het lange stilstaan had de batterij ondertussen natuurlijk de geest gegeven. De rem pomp achteraan weigert eveneens alle dienst en wordt door een gebruikt exemplaar vervangen. Daar het met de gaskabel ook zo vlotjes niet meer gaat is "ander en beter" ook hier de boodschap. Onder beter mag u een Tommasselli-gashendel verstaan dat ais her ware door boter gaat. Kapotte richtingaanwijzers, spiegels, koplamp, scherm, en noem maar op: allemaal worden ze mits het nodige zoekwerk en getelefoneer tweedehands gevonden. "Iets wat zeker de moeite heeft getoond aangezien we er op die manier in geslaagd zijn het kostenplaatje aardig te drukken". Pio maakt even zijn rekensommetje opnieuw en komt op zo'n 20.000 Bf. (€ 1000,-) inclusief nieuwe banden en rem blokjes (zuinige jongens die Westvlamingen). Nog wat spuit- en poetswerk en de California is klaar om terug onder de mensen te komen. Na een aantal probleemloze proefritjes in de streek is het dan eindelijk tijd voor het meer serieuze werk. De T3 staat overal gecatalogiseerd als een van de betere toermotoren en dus zal ook deze telg van het California-geslacht er aan moeten geloven. Pakken en zakken worden op het beest vastgesjord. vrouw Myriam wordt achterop geplaatst. Pio vat de koe bij de horens en stuurt deze voor een week richting Normandië. "Gewoonweg zalig". Althans toch bijna, want naarmate de dagen verstrijken en de kilometers aantikken, begint Myriam haar man steeds meer met jaloezie te bestoken van zodra hij in de buurt komt van 'hun' beider pronkstuk. Voor haar was er duidelijk meer aan motorrijden dan louter achterop zitten.

En toen waren er twee

Na een aantal al even verwoede als vruchteloze pogingen om de Guzzi van manlief te bestijgen en ondertussen een voetje aan de grond te krijgen opteert Myriam er dan ook maar voor een laag Japans choppertje te kopen. 'Goed, ik reed dan wel zelf maar ergens bleef de bijzondere uitstraling van die California door mijn hoofd spoken.' In deze periode heeft een vriend van het echtpaar een ongeval met z'n T3 en daar hij het motorrijden, althans voor een tijdje, niet echt meer ziet zitten, biedt hij zijn wrak te koop aan. "Door de in hoogte verstelbare S-W-luchtvering achteraan en het zanzsadel had deze motorfiets, of wat er nog van overbleef tenminste, een extra lage zithouding en ik dus weer nieuwe hoop." Na een namiddagje gesleuteld zitten deze attributen op Pio's Guzzi en kan Myriam de volgende morgen, gewapend met een paar legerschoenen met extra dikke zolen, zich neervlijen op het zadel. Starten, in z'n een en weg ermee! Zwaar onder de indruk van de veel betere wegligging en het prachtige geronk van de motor komt ze terug en Pio heeft al gauw begrepen dat hij net een Moto Guzzi 850 T3 California armer geworden is. Er zit er voor hem dus niets anders op dan alweer naar het telefoontoestel te grijpen om op zoek te gaan naar de nodige stukken om op die manier te proberen opnieuw een motorfiets te toveren uit het hoopje oud ijzer dat sinds kon in de hoek van zijn garage ligt. Het blok, afkomstig uit een SP 1000 van '79, de achtervork inclusief kardan en het stuur zijn zowat de enige onderdelen die geen brokken opgelopen hebben bij de valpartij. Kader, voorvork, velgen, spatborden, alternator + deksel, lichten.... ook nu weer vindt Pio bijna alles tweedehands en slaagt erin voor een totaalprijs van zo'n 80.000 Bf. (€ 4500,-) zichzelf van

een nieuw rijwiel te voorzien. (Echt wel hÃ©Ã©I zuinige jongens, die Westvlamingen.) Begin 1994 wordt voor de tweede maal vol verwachtingen een T3 California uit de garage geduwd en ook deze keer met succes proef gereden. "Iedereen was door het dolle heen. Al die uren die we er met het hele gezin in gestopt hadden waren zeker de moeite waard geweest." En sindsdien gaan Myriam en Pio Roets dus bijna elke zondagochtend met een brede glimlach en een fiere borst op trektocht door ons Belgenlandje.

Maar als U denkt dat ze het daarbij laten slaat U de bal wel behoorlijk mis. 'Er is altijd nog wel Ã©Ã©n of ander detail voor verbetering vatbaar." Zo werd na enige tijd het standaard zadel van de 1000 eveneens vervangen door een Ã©Ã©nzit (afkomstig van het Amerikaanse afkooksel van de California waarvan de merknaam me nu even ontglipt). Tevens werden er lederen zadeltassen van eigen fabrikaat op de 850 gemonteerd waarna de originele Guzzi-koffers van de 1000 ook in een lederen jasje werden gestoken. Ga dit laatste niet in de motorzaak zoeken want ook hier gaat het om een recept uit eigen keuken.

Dat het overgrote deel van het onderhoud ook thuis gebeurt dat zal u. na wat vooraf ging, vermoedelijk niet meer verwonderen. Onlangs, na een reis door Schotland waarbij de 1000 alsmaar moeilijker aan de praat te krijgen was. diende hulp van buitenaf ingeroepen te worden. "Verbrande klep" luidde de diagnose, Verder zijn de twee motoren van zware mankementen gespaard gebleven. Wel wordt er uitgekeken naar twee elektronische ontstekingen en een set stalen remleidingen voor de 850. "Mijn 1000 is daar al mee uitgerust en die dingetjes leveren toch wel een opmerkelijk verschil. In remkracht van zodra je al eens wat steviger in de ankers wil gaan", weet Pio ons nog te vertellen. Nog iets wat hij heel warm aanbeveelt is het vergroot oliecarter waarmee zijn blok is uitgerust. Hierdoor kan er ongeveer Ã©Ã©n liter olie extra bij in het carter wat de motor een veel betere koeling geeft, een ander extraatje op de 1000 is de spanner voor de distributie ketting die de levensduur van het onderdeel zeer ten goede komt en het mechanische geluid toch met een paar decibels naar beneden weet te halen. Alweer iets wijzer geworden nemen wij afscheid van onze gastheer en -vrouw, bedanken hen voor de hartelijke ontvangst en wensen hen nog veel kilometers Italiaans rij plezier toe. Goedgeluimd stappen twee slecht geschoren motorreporters op een prachtige najaarnamiddag terug in de wagen en ringen uit volle borst: 'Tea for two en two for tea..."

Tekst : Philippe Deraeve

Tweecilinder viertakt 844 cc 50.3 kW (68.5 pk) 195 km/u

MOTOR: Tweecilinder viertakt stoterstangen V-motor - boring x slag 83 x 78 mm - cilinderinhoud 844 cc - compressieverhouding 9.5 : 1 - maximum vermogen 50.3 kW (68.5 pk) bij 7000 tpm - twee Dell'Orto carburateurs - accu bobine ontsteking - elektrische starter - luchtgekoeld.

TRANSMISSIE: primair door tandwielen - tweevoudige droge platen- koppeling - vijf versnellingen - secundaire transmissie door cardanas.

RIJWIELGEDEELTE: dubbel buizen frame - bandenmaat voor 3.50 x 18 en achter 4.10 x 18 - voor dubbele hydraulische schijfremmen en achter enkele schijfrem - voor en achter draadspaakwielen - inhoud brandstoftank 24 liter - gewicht 216 kg.

FABRIKANT: Societa Esercizio Motor meccanische S.p.A. Mandello del Lario (Como) ItaliÃ©.

Prijs in 1976 f 10.990,=, in 1980 : f 10.999,=