



Fotos: Axel Koenigsbeck

Leicht hat es so ein dicker Twin heutzutage nicht — besonders wenn er seine »Ohren« direkt in den Fahrtwind halten muß, um einen kühlen Kopf zu bewahren. Immer schärfere Grenzwerte für Geräusch und Abgas machen den luftgekühlten Dampfhämern aus Mandello, München und Milwaukee ordentlich zu schaffen. Moto Guzzi setzt nun auf Benzineinspritzung und Katalysatortechnik, um die bewährten Zweizylinder überlebensfähig zu machen.

Bei unserer Testmaschine handelte es sich um eine Version, die von der dritten Generation des klassischen Trittbrett-Tourers »California« abstammt und auf den nüchternen Namen »III C« hört. Für Chopper allerdings steht das »C« nicht. Obwohl die länger übersetzte Maschine ohne Windschild und Koffer neben der auch weitergebauten »Cali« fast wie ein solcher wirkt.

Mindestens 18.500 Mark müssen auf den Tisch geblättert werden, wenn die auf Speichenrädern rollende Maschine zusätzlich mit einer Einspritzanlage ausgestattet sein soll. Umweltbewußte werden sich verwundert am Kopfe kratzen, denn im Gegensatz zur Vergaserversion wird für die III C i.e. kein Katalysator angeboten. So machen wir mit den »Cattalizatore«-

Schriftzügen auf den Seitendeckeln zwar mächtig Eindruck, blasen aber trotzdem noch den ungefilterten Dreck aus dem Auspuff. »Wenn er kommt, dann auch geregelt«, meint A & G-Manager Heinz Valentin zu diesem Manko.

Wer bereits Guzzi-Erfahrung hat, wird schon auf den ersten Metern mit der Cali III C i.e. den ungewohnt leichtgängigen Gasgriff bemerken. Vorbei sind also die Zeiten, als zwei kräftige Federn in den Dell'Ortos eine durchtrainierte rechte Hand erforderten.

Aber die moderne, wartungsfreie Einspritzung, der so mancher Cali-Fan zunächst skeptisch gegenübersteht, wird, beschert noch wichtige

re Vorzüge. So verbessert sie die Gasannahme besonders im Drehzahlkeller: Ab 1.500 U/min zieht der Zweiventil auch in den oberen Gängen willig hoch.

Unter südlicher Sonne begleitete diese Übung bei unserer Test-Guzzi jedoch ein dezentes Klingeln, das auch mit verbleitem Super nicht zu kurieren war. Dabei soll sie mit bleifreiem Super auskommen. Und wo wir gerade beim Thema Sprit sind: Dank der Einspritzung ist der V-Twin ein noch besserer Futterverwerter geworden. Im schlechtesten Fall genehmigte sich die »i.e.« 6,4 Liter, der Minimalverbrauch lag bei 4,5 Litern.

**Vorbei sind die Zeiten, in denen Guzzi-Fahrer eine trainierte rechte Hand brauchten.**

**Einspritz-Dampfer im Test: Moto Guzzi California III C i.e.**

## KULTIVIERTE NOSTALGIE

Eine moderne Benzineinspritzung verhilft dem betagten Guzzi-V-Motor zu neuen Höhenflügen. Geringer Benzindurst und homogene Leistungsabgabe sind seine Stärken.

Auch die Leistungsdaten belegen, daß die Cali durch die Einspritzung gewonnen hat: Der Twin produziert neben vier zusätzlichen PS auch ein geringfügig höheres Drehmoment-Maximum, welches nun bereits bei 5.200 U/min ansteht. Daneben imponiert die »i.e.« mit einer Höchstgeschwindigkeit von 182 km/h. Aber ist die von Interesse bei solch einem Motorrad?

Ihren urigen Charakter hat die »nackte Cali ohne Vergaser« dagegen nicht eingebüßt. Geblieben sind ihr auch die typischen Vibrationen, die bei Bummeltempo dezent zu verspüren sind. Bei starkem Beschleunigen und um 4.000 Touren kribbelt es schon deutlicher an den Enden des Lenkers, was aber nur empfindsame Gemüter nerven dürfte.

Als bedenkllicher empfanden wir dagegen die Geräuschkulisse. Solange die Guzzi gemütlich bewegt wird, bleibt das sonore Blubbern der beiden Auspuffrohre unauffällig. Bei forscherer Gangart aber dröhnt es in den Ohren. Besonders zwischen engen Häuserzeilen fällt man schnell unangenehm auf. Was dem Fahrer Musik sein mag, muß nicht zwingend auch in den Wohnstuben Begeisterungstürme entfachen...

Dabei kann der luftgekühlte Stoßstangen-Motor die Hürde der Emissionsgesetze bisher noch nehmen — doch gilt es als offenes Geheimnis, daß eine weitere Verschärfung der Bestimmungen das Aus für den Evergreen bedeuten dürfte.

*Länge läuft: Der lange Radstand verhilft der Guzzi zu einem hervorragenden Geradeauslauf. Die hinteren Koni-Federbeine sind sehr hart.*

**Die California ist fahrstabil und für ihre 266 Kilo Lebeweight sehr handlich.**

Mag das Motorenkonzept kaum noch Spielraum lassen, so wären für das Fünfganggetriebe durchaus noch Änderungen machbar. Mit der Schaltwippe, dem Markenzeichen der California, lassen sich die Gänge nur hart und unter lautem Krachen einlegen. Zudem erfordert das Auffinden des Leerlaufes Feingefühl, denn die Kontrollampe allein signalisiert keinen Erfolg. Sie leuchtet bereits, wenn die Zahnräder des ersten oder zweiten Ganges noch kraftschlüssig Kontakt haben.

Auch das Fahrwerk vermochte uns nicht rundum zu begeistern. Zwar ist die Cali III C ein sehr fahrstabiles und für ihre 266 Kilo Kampfgewicht verblüffend handliches Motorrad mit guten Bremsen. Die Handbremse, die nur auf die rechte vordere Zange wirkt,

reicht sogar bei Paßabfahrten mit zwei Personen. Zum Aktivieren des Integralsystems, das als Guzzi-Spezialität die Hydraulik für die zweite vordere und die hintere Scheibenbremse koppelt, muß man nur den rechten Fuß vom Trittbrett nehmen, wenn es wirklich mal eng wird.

Das bei Solofahrt neutrale Lenkverhalten erleidet allerdings im Zweipersonen-Betrieb Einbußen. Mit Bestimmtheit will die Guzzi um die Ecken gezirkelt werden. Als weitaus störender empfanden wir jedoch die Federrung. Die Telegabel konnte zwar auf den holprigen Straßen der Guzzi-Heimat gerade noch bestehen, sofern die Zugstufe an den Bitubo-Dämpfereinsätzen auf Minus justiert war. Hingegen entsprachen die hinteren Koni nicht dem gewohnten Standard. Sie gaben im Solo- und Sozusbetrieb bereits bei minimaler Federvorspannung Straßenebenheiten hart weiter, schlugen andererseits gnadenlos durch, wenn es zu holprig wurde.

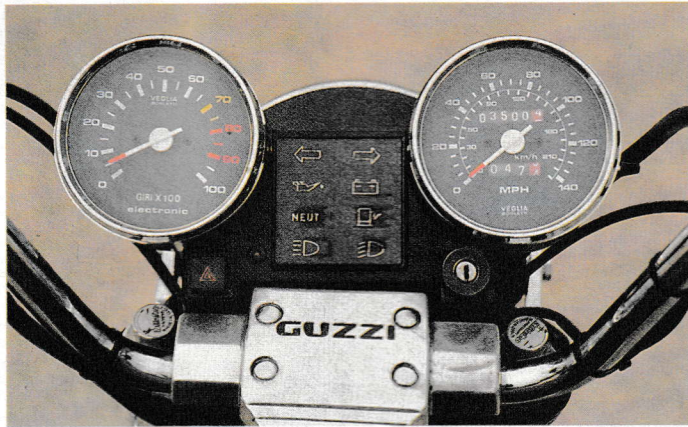
Diese Unart kann nur mit Se-

riensteuerung bei den Dämpfern erklärt werden, denn gegenüber der letztjährigen Cali hat sich fahrwerksseitig nichts geändert. Als wahres Glück muß man angesichts dieses Mankos die üppig gepolsterte Sitzbank ansehen, die an Bequemlichkeit ihresgleichen sucht und die Unwilligkeit der Federbeine weitgehend kompensiert.

Vorne paßt die Sitzposition nur für kleine und mittelgroße Leute optimal, mit langen Gliedmaßen kommt man sich auf der Cali etwas deplaziert vor. Bestnoten verdient der Hochsitz für den Mitfahrer, bequemer geht's kaum noch. Einen funktionellen und übersichtlichen Eindruck machen auch Armaturen und Instrumente — wenn man von der sonnenempfindlichen Kontrollleuchten einmal absieht. Vermiss wird ein Reservelicht, denn auf die Kraftstoffanzeige ist kein Verlaß. Sie nervt bereits, wenn der 26 Liter fassende Tank noch knapp zur Hälfte gefüllt ist.

Im Testalltag erwies sich die Cali III als absolut zuverlässig.





Eilt mächtig vor: der Veglia-Tacho, neuerdings mit einer ganz normalen 20er Teilung.

Auch die vielgeschmähte Elektrik sorgte für einen guten Eindruck. Die rostanfälligen Bremscheiben oder die am Rahmen scheuernden Seitendeckel berechtigen neben den oben genannten Kritikpunkten aber zu der Frage, ob Moto Guzzi nicht gut daran getan hätte, sich vor

der letzten drastischen Preiserhöhung zunächst um die Beseitigung solcher lange bekannten Schwachpunkte zu bemühen.

Mängel und der hohe Preis dürften treue Guzzisten jedoch kaum abschrecken. Falsch liegt man mit ihr ja auch nicht, denn unverkleidete Motorräder stehen momentan wieder hoch im Kurs. Und durch die Einspritztechnik hat der klassische Twin deutlich gewonnen.

Axel Koenigsbeck



## Daten, Meßwerte Moto Guzzi California III C i.e.

### Motor:

Leistung 52 kW (71 PS) bei 6.800 U/min, maximales Drehmoment 79 Nm bei 5.200 U/min, Bohrung x Hub 88 x 78 mm, Hubraum 949 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 9,5:1, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenn Drehzahl 17,7 m/s, luftgekühlter Zweizylinder-Viertaktmotor längs zur Fahrtrichtung eingebaut, Zylinderwinkel 90 Grad, je ein Einlaß- und Auslaßventil über eine untenliegende Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel gesteuert, Ventilspiel 0,22 mm Einlaß und Auslaß, Weber-Marelli-Benzineinspritzung, Trockenluftfilter, Naßsumpf-Druckumlaufschmierung, E-Starter.

### Elektrische Anlage:

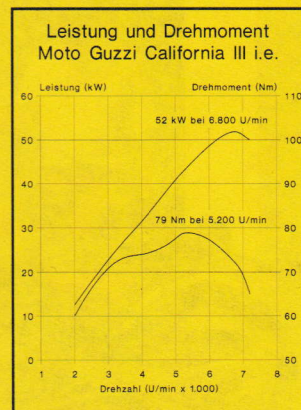
Drehstrom-Lichtmaschine, Leistung 280 Watt, Batterie 12 Volt/28 Ah, kontaktlose Transistorzündung, Zündzeitpunkt statisch 3 Grad vor OT, dynamisch 34 Grad vor OT, Zündkerze Champion N 9 YC, Elektrodenabstand 0,6 mm, Fern/Abblendlicht 60/55 W H 4.

### Kraftübertragung:

Primärtrieb über schrägverzahnte Stirnräder, mechanisch betätigte Zweischeiben-Trockenkupplung, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Hinterradtrieb über Kardanwelle, Sekundärübersetzung 7/33 Zähne.

### Fahrwerk:

Doppelschleifen-Rohrrahmen mit abschraubbaren Unterzügen, Stahlschwinge in Kegelrollenlagern geführt, Kegelrollenlager im Lenkkopf, Telegabel mit Bitubo-Dämpfereinsätzen mit stufenloser Verstellung der Zugstufe, Standrohr-Durchmesser 40 mm, Federweg 140 mm, hinten Koni-Stoßdämpfer mit dreifach verstellbarer Federvorspannung und vierfach verstellbarer Zugstufe, Federweg 75 mm, Radstand 1.560 mm, Lenkkopfwinkel 62 Grad, Nachlauf 98 mm.



### Meßwerte:

Höchstgeschwindigkeit:	
solo	182 km/h
zwei Personen	171 km/h
Beschleunigung 0 - 100 km/h:	
solo	5,1 s
zwei Personen	6,0 s
Durchzug von 50 auf 120 km/h im fünften Gang:	
solo	11,0 s
zwei Personen	14,0 s
Tachoabweichung:	10 %
Benzinverbrauch:	
maximal:	6,4 Liter/100 km
minimal:	4,5 Liter/100 km
Durchschnitt:	5,4 Liter/100 km
Reichweite:	480 km

### Kosten:

Preis:	18.500,— DM
(inkl. Nebenkosten)	
Versicherung (Garanta)	785,— DM
(Haftpflicht pro Jahr, 100 %)	
Steuer:	140,— DM
(pro Jahr)	

### Verschleißteile

Bremsbeläge vorn	32,95 DM
Bremsbeläge hinten	38,03 DM
Kupplungsbeläge	124,90 DM
Gaszug	10,80 DM
Zündkerze	4,50 DM
Lenkkopflager	78,70 DM

### Reparaturteile

Gasgriff	24,81 DM
Blinker, komplett	43,00 DM
Kupplungshebel	81,54 DM
Rückspiegel	59,89 DM
Lenker	124,18 DM
Vorderrad Speiche	639,89 DM
Vorderrad Guß	699,01 DM
Scheinwerfer	394,30 DM
Auspuff m. Krümmer	471,07 DM

### Wartung:

Grundinspektion bei 500 km danach alle 5.000 km (Ölfilterwechsel je 10.000 km)

### Importeur:

A & G Motorrad Vertrieb GmbH, Sunderweg 2, 4800 Bielefeld 14

