

Läßt sich ihre Qualitäten teuer bezahlen: gebrauchte Moto Guzzi California II

# TOURENDAMPFER

Sie kam einst im Styling der US-Polizei-Motorräder daher und eroberte Europa im Sturm: die 850 T 3 California. Die California II, eine der ersten Guzzis mit dem eckigen Motor, setzte die Erfolgsstory fort.

Schon ihr Äußeres signalisiert, daß sie lieber über Landstraßen rollt, als mit Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen Kilometer zu fressen. Mit dem mächtigen Windschild und den serienmäßigen Koffern wurde die California II für gemütliches Reisen ohne Streß gebaut.

So ist dann auch das von 1982 bis 1987 vom Stapel gelaufene Dickschiff derzeit die gefragteste Moto Guzzi auf dem Gebrauchtmotorradmarkt. Diese Beliebtheit schlägt sich leider auch im Preis nieder, denn für ein guterhaltenes Modell mit wenig Kilometern bezahlt man fast den damaligen Neupreis, der 1987 bei 13.590 Mark lag. In den seltensten Fällen trennt sich der Besitzer einer Cali II unter 9.000 Mark von seinem Gefährt.

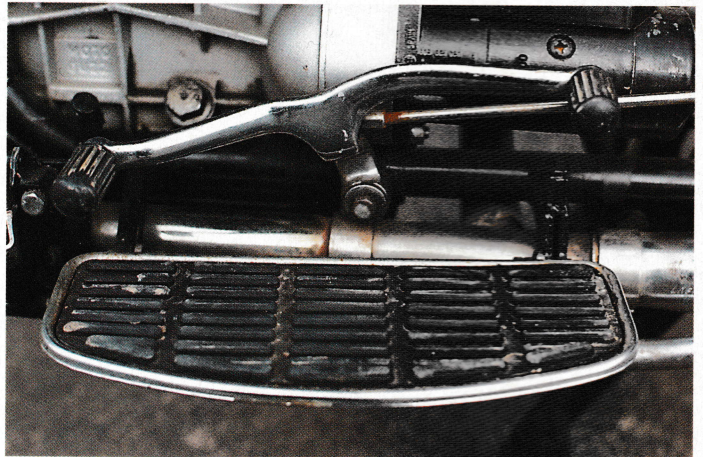
Aber auch hohe Anschaffungspreise schützen nicht vor Verschleiß und Reparaturen: Nach ungefähr 50.000 Kilometern Laufleistung können sich die Ventile gelängt haben: Das Ventilspiel wird immer geringer anstatt größer. Hier hilft nur noch ein Austausch der Ventile und eine Nachbearbeitung der Ventilsitze. Bei dieser Gelegenheit lohnt sich eine Bleifrei-Umrüstung (Kosten ca. 800 Mark), so daß die geliebte Guzzi mit zeitgemäßem Bleifrei-Kraftstoff betankt werden kann – jedoch ausschließlich mit Super Plus.

Bei einem Kilometerstand ab ca. 70.000 kann Verschleiß im Kardantrieb für einen Werk-

stattaufenthalt sorgen: Dann ist ein Wechsel des Kreuzgelenks nötig. Untrügliches Indiz: Vibrationen an den Trittbrettern und Geräusche im Schiebetrieb. Die Materialkosten liegen bei 300 Mark, dazu kommen zwei bis drei Stunden Arbeitszeit in der Fachwerkstatt.

Probleme mit der Stromversorgung kann die Lichtmaschine

**Da paßt auch ein derber Cowboystiefel drauf: Trittbrett mit bequemer Schaltwippe.**



Fotos: König



**Wer eine der Guzzis ergattert, kann sich fortan am guten Tourenkomfort erfreuen.**



bringen. Da das gemächliche Dahinrollen mit dem bulligen V-Motor erst dann richtig Laune macht, wenn die Drehzahlen im letzten Gang Standgasniveau erreichen, ist das der Batterie- speisung nicht dienlich. Wer gern niedertourig rollt, sollte in Erwägung ziehen, ob nicht die Anschaffung einer leistungsstär-

keren Lichtmaschine lohnt. Der Preis für den Energielieferanten liegt bei 350 Mark.

Aber trotzdem sollte die Leerlaufdrehzahl mindestens zwischen 1.000 und 1.200 U/min betragen. Denn durch niedrige Leerlauf-Drehzahlen erhöhen sich die wirkenden Kräfte der Schwungmassen und bela-

**Kurz-Check: Moto Guzzi California II**

Wer sich eine California II kaufen möchte, sollte auf Folgendes achten: Gibt es auffällige Motorgeräusche? In welchem Zustand sind Reifen, Stoßdämpfer und Telegabel? Welche Extras sind im Preis enthalten? Wurde das Fahrzeug regelmäßig gewartet?

**Plus:**

- gute Sitzposition
- großer Tank, gute Reichweite
- guter Durchzug
- gutes Kaltlaufverhalten
- geringer Verbrauch

**Minus:**

- starke Luftwirbel
- anfällige Kardanwelle
- anfällige Armaturen
- schwache Lichtmaschine
- sehr hohe Gebrauchtpreise

sten Lager sowie weitere mechanische Teile des Motors. Um die Lebensdauer des Guzzi-Triebwerks zu erhöhen, sollte daher das Standgas nach oben korrigiert werden, obwohl zwangsläufig etwas von dem geliebten Blubbern des Italo-Zweizylinders verlorengeht.

Störanfällig sind die Lenkerarmaturen der Cali II. Bei einem Ausfall lohnt sich eine Reparatur kaum, denn Moto Guzzi verwendet seit geraumer Zeit Bedienungselemente, die in ihrer Zuverlässigkeit den japanischen sehr ähnlich sind. Der Preis für die modernen Schalter liegt pro Seite bei 160 Mark.

Die ersten Blicke eines Kaufinteressenten sollten dem Erhaltungszustand und dem Kilometerstand gelten. Um einen Einblick in den Zustand des Motors zu bekommen, empfiehlt sich ein Kompressionstest. Keiner der beiden Zylinder sollte unter zehn Bar verdichten und die Differenz zwischen beiden Töpfen nicht größer als ein Bar sein.

Desweiteren lohnt ein Blick auf den Wippschalthebel. Dieser ist in einer Kunststoff-Gleit-

buchse gelagert, die sich beim häufigen Schalten weitet und dem Hebel zuviel Spiel beschert. Ein neues Lager oder gar ein besseres Nadellager kostet zwar nicht die Welt, aber zum Wechseln wird ein Werkstattaufenthalt nötig sein. Tip für Prämiensparer: Der Importeur hält 50-PS-Drosselsätze (Reduzier- ringe im Ansaugkanal, ca. 90 Mark) für die 67 PS starke Maschine bereit.

Die starken Luftverwirbelungen, die bei Geschwindigkeiten über 120 km/h hinter dem ausladenden Plexiglas auftreten, sorgen automatisch für geruhsames Touren-Tempo. Dann liegt der Verbrauch bei zirka sechs Litern auf hundert Kilometer, womit immerhin Reichweiten von über 350 Kilometer drin sind. Für längere Touren mit der California II sprechen auch die bequeme Sitzposition für Fahrer und Sozius und die vor Spritzwasser schützenden Trittbretter.

HK

**Pressestimmen**

»Die Kraftentfaltung läßt sich ohne weiteres mit der eines Diesel-Traktors vergleichen, denn generell ist in allen Drehzahlen genügend Dampf vorhanden. Während sich der Motor im Bereich zwischen 3.000 und 5.000 Touren am wohlsten fühlt und sauber durchzieht, ruckelt die California mehr oder weniger widerwillig vor sich hin, wenn in den oberen Gängen die Drehzahlmessernadel unter 2.500 Touren fällt.«

**Tourenfahrer 4/84**

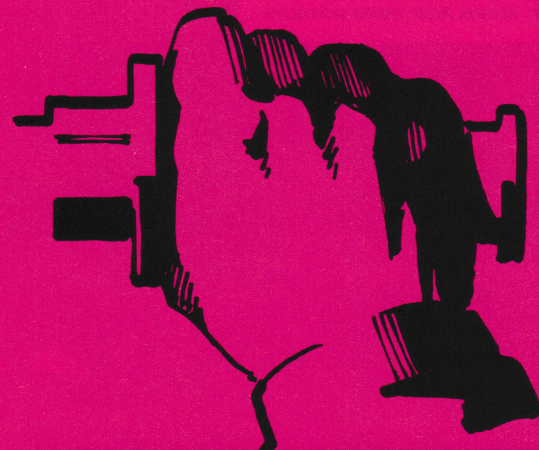
Trotz amerikanischen Aussehens und Namens kann die California ihre italienische Abstammung nicht leugnen. So komfortabel wie die Sitzposition fällt die Abstimmung der Federungs- elemente nicht aus. Mit 125 Millimeter positivem und gewaltigen 80 Millimeter negativem Federweg der luftunterstützten Telegabel kommt die California trotzdem auch mit holprigen Sträßchen zurecht.

**Motorrad 12/82**



**OHNE GRENZEN**

Festgelegt ist nur die Dauer der BMW Händler-Garantie – je nach Angebot 6, 12 oder sogar 24 Monate. Wie viele Kilometer Sie in dieser Zeit zurücklegen, bleibt Ihnen überlassen. Sie können also ganz beruhigt fahren, so viel Sie wollen. Erst recht, weil die BMW Händler-Garantie auch fern der Heimat gilt. Fragen Sie uns nach den Details. Jetzt.



Second Hand von BMW. Wir geben Ihnen die Hand drauf.

