

Schwarzer Riese

Die Moto Guzzi California gibt es jetzt mit einem deutschen Seitenwagen.

Sherlock Holmes blickte gedankenvoll auf die Baker Street. „Unser Nachbar, der Mechaniker Mr. Lyons, hat einen Korbessel an der Seite seines Motorrads befestigt“, sagte er zu seinem Freund Dr. Watson. „Was schließen Sie daraus?“

„Daß er verrückt ist“, erwiderte der Doktor an jenem Tag anno 1903, und heutige Betrachter der asymmetrischen Beförderung eines Besitzers neigen zu der gleichen Diagnose.

Die Moto Guzzi California II aus Italien mit dem Walter-Seitenwagen TR 500 N 4 aus Körle bei Kassel wäre dem großen Detektiv wie eine höllische Erfindung seines Erzfeinds, des teuflischen Professors Moriarty, erschienen. Ähnliche Emp-

findungen erweckt das rabenschwarze Gebilde bei ahnungslosen Autofahrern, denen es unversehens begegnet, Kommandant Nemo geduckt hinter dem Frontschild, das Seitenrad nicht selten vom Boden abgehoben, wenn der Fahrer die Rechtskurve scharf absolviert. Auch spürtet das Gefährt wie ein Motorrad und paßt in Kolonnenlücken, die kein Auto erobern könnte.

Doch der scharfsinnige Sherlock konnte Rat bei Shakespeare finden: „Ist dies schon Tollheit, hat es doch Methode.“ Der Sessel mit dem Lauf- rad machte es möglich, eine Dame schicklich zu befördern, zudem in trauter Zweisamkeit mit dem Fahrer. Zuvor hatten staubumhüllte Anhänger holpernd mit dem doppelten Roll-

widerstand ihre Nachteile bewiesen. Drei- und vierrädrige Leichtvehikel, Cycle-cars und Voiturettes genannt, verwandelten sich mit wachsender Leistung unvermeidlich in teurere Wagen.

Der Seitensessel aber war da, um zu bleiben; bald wurde er zum klassischen Seitenwagen. Schon vor Mr. Lyons, der sein Fabrikat stolz Trafalgar nannte, waren 1902 die Anhängerbauer Mills & Fulford auf die Idee des Seitenanhangs gekommen, die Zahl der Hersteller mehrte sich alsbald unüberschaubar. Einer gedieh zum be-

**Asymmetrisches Monster:
Würde es heute erst erfunden,
so würde es wohl verboten**

rühmten Motorradwerk Ariel, und mit Beiwagen begann die Geschichte der Auto-Nobelmarke Jaguar.

An Bedarf mangelte es jahrzehntelang nicht. Not war am Mann, wenn das Motorrad nicht für die Familie reichte und das Geld nicht für ein Auto. Der Beiwagen wurde zum Rettungsboot für ein soziales Problem, und er verschaffte den verhinderten Automobilisten die ersehnte zweispurige Kippsicherheit.

Doch sobald Kleinwagen bezahlbar wurden, verschwanden die Seitenwagenspanne mit samt den Motorrädern; nach den fünfziger Jahren blieben ihnen nur ein paar wetterfeste Liebhaber trotzig treu. Die Beiwagen kamen auch mit dem



Fotos: Bolsinger

Guzzi-Gespann

großen Motorrad-Boom der siebziger Jahre nicht wieder. Die Rahmen moderner Maschinen sind für den Anbau der Anhängsel nicht zugelassen.

Wer ein Gespann noch als billiges Transportmittel erwerben will wie die Vorväter einst, bekommt es von MZ aus der DDR mit 250 cm³ und 21 PS, doch er darf das Motorrad nicht zum Solofahren abmontieren. Das Billig-Angebot für 5 000 Mark hat nur wenige Liebhaber gefunden; kürzlich wurde der Preis auf 4 600 Mark gesenkt.

Kein Glück war auch den kühnen Versuchen von Kleinunternehmern beschieden, gängige Mittelklasse-Motorräder mit speziellen Fahrwerksumrü-

stungen an Gespannfreunde zu bringen. Doch eine neue Oberklasse hat ihre Gemeinde gefunden, eine engagierte Minderheit schwört aufs Gespann mit einst ungeahnter Motorstärke.

Pionier ist die niederländische Firma EML, die das Konzept für die Umrüstung der Fahrwerke entwickelte und über deutsche Werkstätten an den Mann bringt: Mit einer Schwinggabel vorn statt der üblichen Teleskopgabel wird für die Lenkgeometrie gesorgt, die das stark motorisierte Dreirad erfordert, Automobil-Gürtelreifen gehören dazu. Den deutschen Umbauern bleibt genug zu tun und zu zahlen, bis die Änderungen und Verstärkungen der Motorradrahmen den behördlichen Anforderungen standhalten.

Die Folge sind Preise ab 18 000 Mark mit nach oben offener Skala. 25 000 Mark und mehr können es mit japanischen Superbike-Motoren werden, über 30 000 Mark kostet ein BMW K 100-Gespann.

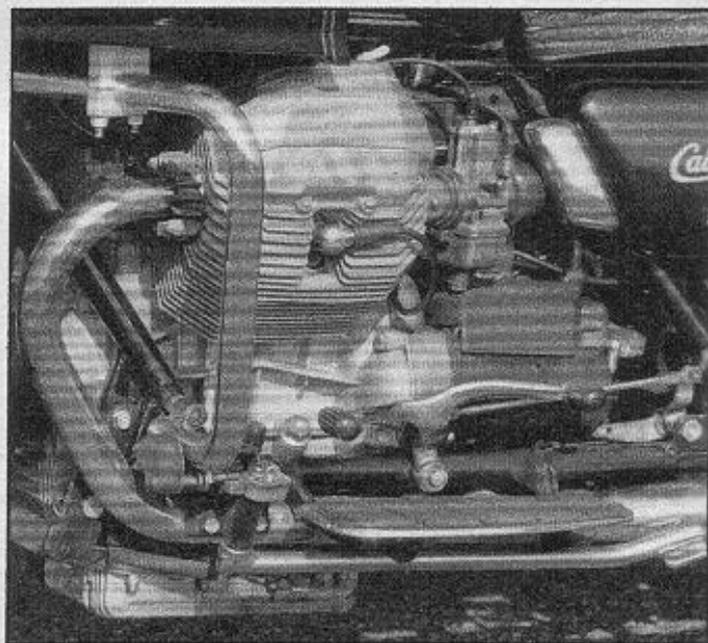
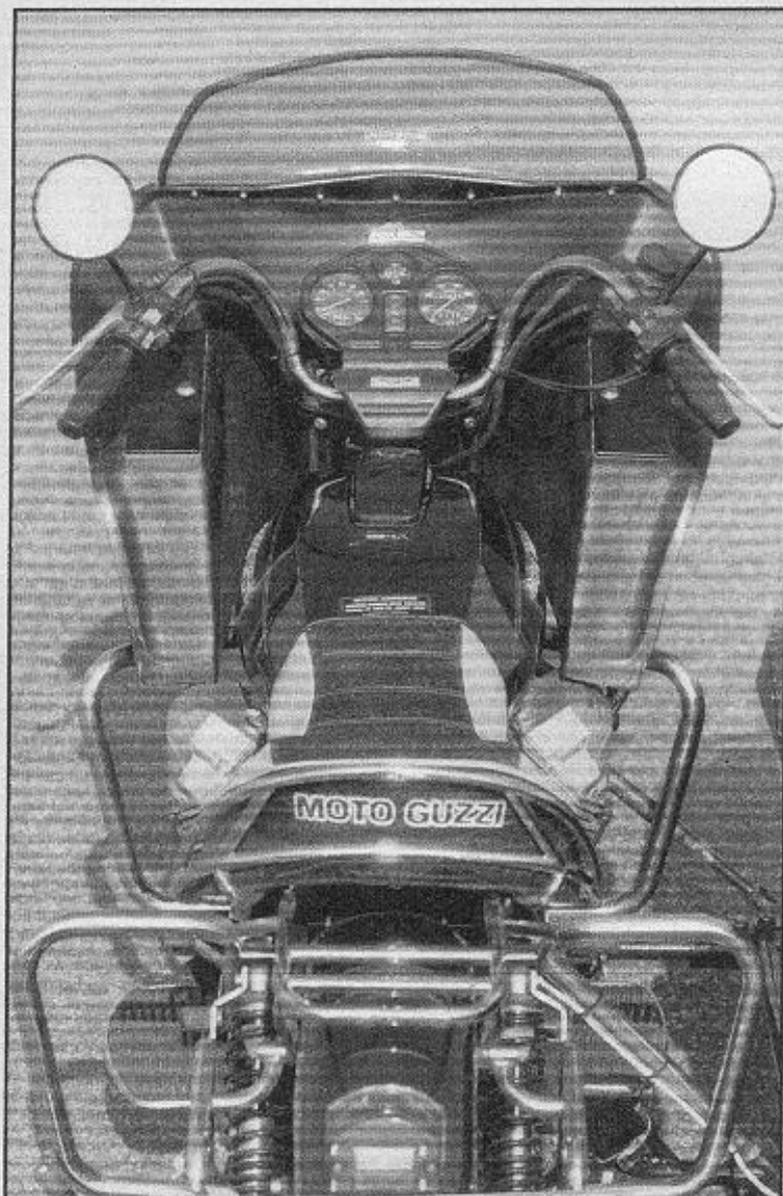
Kein Wunder, daß der Interessent nach Preiswundern fahdet, doch das chinesische Donghai-Gespann setzt wie Rustikales aus Rußland einen sehr gemütvollen Umgang mit der Technik und den weitgehenden Verzicht auf die Autobahn voraus.

Moto Guzzi California II: Polizeimodell für die USA, funktioneller Barock. Kostenpunkt solo: 10 400 Mark, komplettes Seitenwagen-Gespann 16 500 Mark

Die Gespannwissenschaft hat ungeachtet der geringen Zahl der Objekte bereits lexikalisches Format erreicht, und die marktbeherrschenden Motorradwerke waschen ihre Hände in Unschuld: Ihre Modelle haben zwei Räder, das dritte ist Privatsache.

Mit einer Ausnahme: Die großen Moto Guzzi-Modelle, seit anderthalb Jahrzehnten ein solider Begriff, sind von damals her für den Anbau von Seitenwagen zugelassen. Allerdings mit Essig in der Suppe: Es galt für die Maschinen mit Drahtspeichenrädern, das berühmte Werk in Mandello del Lario hat sich aber längst für Leichtmetallräder entschieden.

Auch der Zuwachs von Hubraum und Leistung ließ es wohl nicht als geraten erscheinen,



Guzzi-Gespann

dem Beiboot die alte Liebe zu bewahren, doch ganz ist sie nicht eingerostet. Die 850 T 5, mit 850 cm³ und 67 PS versehen, ist trotz der Gußräder für Gespannbetrieb zugelassen. Weil dabei das Reifenprofil schwindet wie Butter an der Sonne, hat sich ein deutscher Spezialist seine eigenen Gedanken gemacht, nicht nur für die T 5.

Helmut Walter, 35, fertigt in seinem Zweimannbetrieb die nötigen Drahtspeichenräder

für die Gürtelreifen 125 SR 15. Einen reichlichen Vorrat von Borrani-Naben, die in die Guzzi passen, besitzt er. Da das Werk den Rahmen für Gespannbetrieb absegnet hat, war der TÜV keine Klippe, als Helmut Walter seine Lösung präsentierte, und seine Beiwagen baut er ebenfalls selbst, Rahmen und Karosse, passend mit Seitenrädern nach Wahl für jedes gespanntaugliche Motorrad – BMW bis Baujahr 1969 zum Beispiel oder die Electra-Harleys.

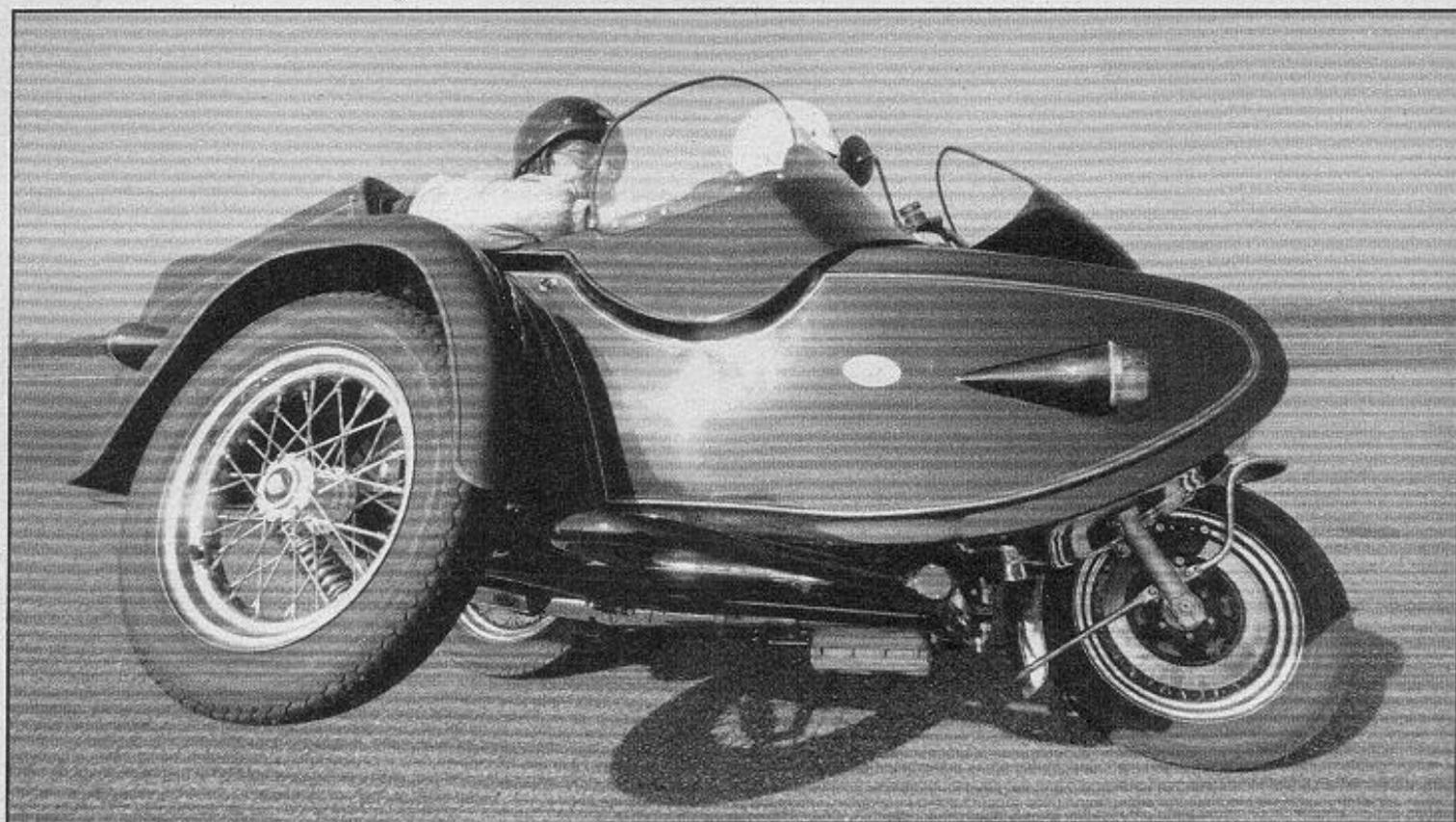
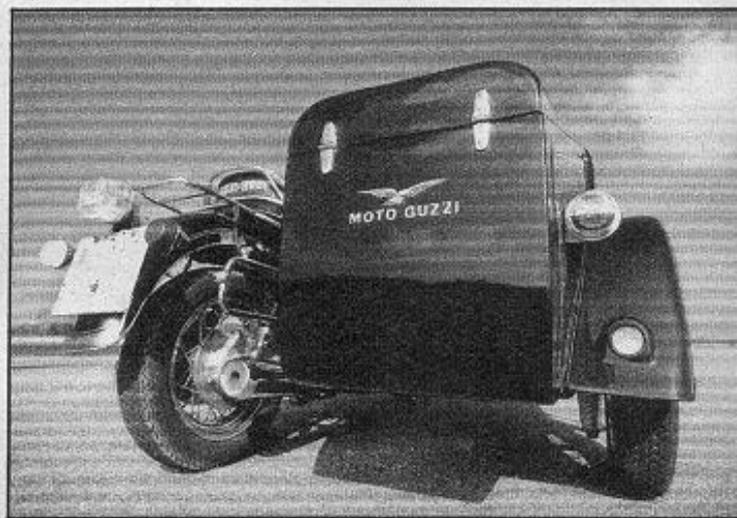
Muster für den Seitenwagen ist der legendäre Steib TR 500, je-

doch besteht das Boot aus glasfaserverstärktem Kunststoff. Die Originalform, von Veteranenpflegern geschätzt, heißt bei Walter N 1. Leute von heute schätzen mehr Gepäckraum und bekommen N 2, für zwei schmale Figuren verbreitert ist N 3, und an der Moto Guzzi California zu sehen ist N 4 mit Kotflügel am Boot statt sepa-

Flugstunde: Das abenteuerlustige Dreirad läßt viel Spielraum für die Kunstfertigkeit des Kinds im Manne, der Passagier fühlt sich erhoben

rat. Die Preise reichen von 3 790 bis 4 800 Mark, die Kunden melden sich aus aller Welt; Walter ist ausgebucht bis weit ins nächste Jahr.

Die Moto Guzzi California II: Als Polizei-Version für die Amerikaner bekam sie ihre Gestalt mit dem breiten Pferdesattel, den Trittbrettern und Sturzbügeln, dem hohen Hirschgeweih-Lenker und barockem Schutzblech-Chrom. Eine flache Frontscheibe gehört dazu, die fürs Gespann gegen die aerodynamisch gestaltete Walter-Verkleidung mit zwei Ablagekästen dahinter



Guzzi-Gespann

ausgetauscht wird. 1 410 Mark kostet dieses Frontschild.

Das Motorrad ist ein prächtiger Brocken, mit der Verkleidung über 280 Kilogramm schwer. Der Seitenwagen bringt dazu 85 Kilogramm auf die Waage.

II bedeutet zweite Serie mit 1000 statt 850 cm³. Mit 67 PS blieb die Leistung gemäßigt, aus je einem halben Liter Hubraum pro Zylinder wird eine schier unerschöpfliche Elastizität produziert. Und mit Schwungmasse versteht Moto Guzzi aus bester Tradition umzugehen; 2000/min ruckfrei sind kein Problem, 76 Nm bei 5200/min erreicht das kraftvolle Drehmomentmaximum. Mit 67 PS bei 6700/min gehört die California auch in der Aera der 100 PS-Superbikes zur Leistungs-Oberklasse. Superschnell sollte sie nie sein, mit der serienmäßigen Scheibe bringt sie es solo auf 155 bis 160 km/h.

Die kürzere Übersetzung für den Gespannbetrieb ergibt sich aus den 15er-Rädern statt der 18er, um etwa zwölf Prozent wird die Drehzahl im Verhältnis zur Geschwindigkeit erhöht.

California solo: Trotz ihrer vielen Kilogramm ist sie lammfromm. Der V-Zweizylinder mit Kardantrieb ist kein hochgetürmtes Triebwerk, der Lenkkopf liegt tief, der Reitsitz vermittelt Gelassenheit. Fünf Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h gelingen dem schweren Stahlroß nichtsdestoweniger.

Der Reiter muß dieses Temperament nicht vergessen, wenn er sich fürs Dreibein entschieden hat. Denn gegenüber den Gespannen mit EML-Schwingenfahrwerk ist der Guzzi-Gespannfahrer in konkurrenzlosem Vorteil: Wenn er das Beiboot ab- und die 18er-Räder einbaut, steht ihm sein Motorrad zweirädrig zur Verfügung.

Der Kenner höhnt: Mit der Telegabel und ohne Seitenrad-

bremse ist ein Gespann nach EML-Doktrin keinesfalls perfekt. Bestenfalls ein Provisorium, mit störrischer Vorderhand in der Kurve und hohem Anspruch an die Muskelkraft, wenn der ungebremste Seitenwagen die gebremste Maschine nach links aus dem Kurs schieben will. Flattert die für Solobetrieb bestimmte Lenkung? Verwinden sich die Gabelbeine, zumal sie keine besondere Überbrückung haben?

Die Regeln sind anerkannt. Doch auf die Praxis kommt es an. Eine leichte Pendelneigung beim Anfahren, ein leichtes Stuckern der Gabel bei starkem Lenkeinschlag, im übrigen zeigt das Guzzi-Gespann kein Minus gegenüber besten Schwingenfahrwerken, und es gibt nicht nur beste. Die schwere Maschine mit dem langen Radstand und der ausgewoge-

nen Gewichtsverteilung wird nie vom Seitenwagen vergewaltigt. Beim Integral-Bremssystem, Spezialität von Moto Guzzi, werden mit dem Fußhebel beide Räder zugleich gebremst; der Hebel am Lenker kann zusätzlich auf die zweite vordere Scheibenbremse eingesetzt werden. Die Bremsen erfordern kräftige Betätigung. Doch das Guzzi-Gespann erinnert an die alte Erfahrung, daß es vor allem das richtige Einstellen des Gespanns ist, aus dem sich positive Eigenschaften ergeben; in diesem Fall nicht zuletzt deutliche Neigung des Motorrads nach außen (positiver Sturz).

Der große Hebelarm des Lenkers trägt dazu bei, daß dies Gespann sich unstrapaziös dirigieren läßt. Doch objektiven Urteilen zum Verhältnis von Fahrer und Fahrzeug sind enge Grenzen gesetzt; der Körper spielt beim Gespann stark mit, feinfühligere Fahrer trimmen die Einstellungen noch auf sich ein. Wichtig ist die deutliche Orientierung, die das jeweilige Fahr-

**Einer im Boot, einer Pilot:
Das Gespann ist nicht Motor-
rad pur und doch kein Wagen**



Guzzi-Gespann



werk bietet. Das Guzzi-Gespann läuft sehr kursstabil, Schwingenfahrwerke können mehr zum Übersteuern hin beeinflusst werden.

Zur Kursstabilität trägt die schmale Spur bei, zirka ein Meter. Bei breiterer Auslage bis 1,10 oder höchstens 1,20 Meter wird der Seitenwagen spürbarer, aber er kommt in der Rechtskurve nicht so leicht hoch.

Der Höhenflug des Seitenrads, mit etwas fahrerischer Übung spielerisch beherrschbar, ist nicht der einzige Alptraum des Gespann-Anfängers, der sich total umstellen muß: Im Gegensatz zum Solo-Motorrad wird das Dreirad bewußt gelenkt, was schon manche erste Fahrt mit einer Havarie enden ließ. Die meisten Gespannfahrer bleiben aufs Dreibein eingeschworen.

Für sie ist der Rückumbau der California reine Theorie, nicht aber der Preis dieses Gespanns, das mit zirka 16 500 Mark einschließlich Verkleidung die Schwingenkonkurrenz deutlich unterbietet.

Wer einen seidenweichen Vierzylinder als erfüllten Traum betrachtet und mehr als 150 km/h auf dem Tacho sehen will, ist der falsche Reiter für die California im besonderen und die große Moto Guzzi im allgemeinen.

Der Anlasser erweckt einen klassischen V-Zweizylinder mit dem schweren Schlag eines Ackerschleppers. Der Leerlauf tuckert gleichmäßig langsam wie eine Schiffsmaschine, die Schaltwippe erfordert kräftige Tritte mit Sohle und Hacke. Der dumpfe Auspuffklang läßt den Viertakt noch deutlich nachempfinden, als ob es keine schwingenden Gassäulen gäbe.

Von den seitlich herausragenden Zylindern steigen die Ventilgeräusche dem Fahrer unter den Helm, wie bei einem



MIT PHILIPS

PHILIPS

AUTO-TELEFON: MIT WELCHEM FAHREN SIE AM BESTEN?

Ein Auto-Telefon ist eine Investition, die sich auszahlt. Wieviel es Ihnen in Form gewonnener Zeit einbringt, das können Sie sich leicht ausrechnen, wenn Sie mal zusammenzählen, was Sie per Auto-Telefon von unterwegs erledigen, statt dafür kostbare Bürozeit zu verschwenden. Und was einfach besser läuft, weil Sie überall telefonieren können.

Vorausgesetzt, Sie haben ein Autotelefon für das B2-Netz, wie beispielsweise das BSA 33A von der TEKADE. Denn das B2-Netz hat 76 Funk-Kanäle, also doppelt so viele wie das alte B1-Netz. Und das heißt: daß mal ein Anruf nicht sofort durchkommt, ist im B2-Netz viel seltener.

Außerdem ist das Telefonieren mit dem BSA 33A von TEKADE äußerst komfortabel: Sie heben den Hörer erst ab, wenn die Verbindung aufgebaut ist. Sie können 60 Rufnummern speichern und per Kurzwahl abrufen. Und die große Digitalanzeige gibt Ihnen immer Auskunft.

Lassen Sie sich das BSA 33A doch einfach mal von einem unserer Handelspartner vorführen. Seine Adresse finden Sie hier:

2000 Hamburg 70
Ing. Diskowski Elektronik GmbH
Tel.: 040/669051

2800 Bremen 44
Gfd Bremer Funkdienst GmbH
Tel.: 0421/411550

3000 Hannover 51
Regen GmbH
Tel.: 0511/65411

4000 Düsseldorf 1
Werner Pangritz - Funksysteme
Tel.: 0211/308028

4300 Essen 1
Funk- und Autotelefon-Service GmbH
Tel.: 0201/293039, 293099

4400 Münster
Selectric-Nachrichten-Systeme GmbH
Tel.: 0251/614095

4600 Dortmund 1
Schrader u. Trojan
Tel.: 0231/16991

4800 Bielefeld 11
RONA Funkservice
Tel.: 05205/3060

5000 Köln 71 (Pesch)
Franz Pütz GmbH & Co. KG
Tel.: 0221/5901095

5000 Köln
Jähnig + Partner GmbH
Tel.: 0221/171035

5180 Eschweller
Franz Pütz GmbH & Co. KG
Tel.: 02403/25097

6057 Dietzenbach
Prediger-Kommunikations-Elektronik
Tel.: 06074/29202

6078 Neu-Isenburg
Horst Schneider GmbH
Tel.: 06102/34066

6800 Mannheim 52
Schollmeier Autofunk
Tel.: 0621/701031

7012 Fellbach
Elna-Elektronik GmbH
Tel.: 0711/589417

7100 Heilbronn
Lindenberger GmbH
Tel.: 07131/45031

7830 Emmendingen
Flösch Elektrounternehmen
Tel.: 07641/580430

8000 München 40
Fernseh-Forster
Tel.: 089/2713250

8000 München 2
Funk Leasing München GmbH
Tel.: 089/778021

8500 Nürnberg 40
TEKADE Fernmeldeanlagen
Tel.: 0911/4623545

Philips Kommunikations Industrie AG
Tel. (09 11) 526-2899
Telex 622634-0 - BTX * 30400 #

BMW-Boxer, und die Gefühle am Lenker erlauben Deutungen nach Laune. Mal könnte es ein Mähdrescher sein, der sich unter dem Cockpit erstreckt, mal fühlt sich der Fahrer als Rudergänger auf einer offenen Kommandobrücke oder erobert den Horizont wie ein heroischer Transatlantikpilot der Roaring Twenties.

Das Gespann zieht auch mit besetztem Boot sehr wuchtig los, es läßt auch ohne albernen Ehrgeiz des Piloten die anfahrenen Autos so hinter sich wie eine Solomaschine. Wagen mit vergleichbarer Motorisierung sind mindestens doppelt so schwer wie das Gespann, das auch bei voller Belastung besser beschleunigt, doch der Luftwiderstand bremst das Dreirad schon um 100 km/h deutlich.

Auch der Verbrauch des Gespanns hängt stark von der abgeforderten Fahrleistung ab. Es können sechs Liter sein entsprechend der Solomaschine, aber auch zehn Liter beim wenig sinnvollen Vollgas. Im Durchschnitt sind es meist acht Liter, und der Ölverbrauch der 14 000 Kilometer alten Testmaschine ist minimal.

Der Genuß auf drei Rädern: Motorradfahren ist es unbedingt, Mitfahrer und Gepäck sind versorgt, vor Sturz und Fall bewahrt der Ausleger. Es ist eine immer neue Herausforderung, die Asymmetrie zu beherrschen. Mit Gas und Körper wird in der Rechtskurve gearbeitet, nach links helfen Gaswegnehmen und Anbremsen, das Seitenwagengewicht wirkt als Lenkhilfe mit. Das alles macht Spaß, fordert Talent und Training heraus.

Und es kommt auf den Standpunkt an: Verrückt ist eigentlich eher das Autofahren, denn im Kasten geht viel Gefühl für die wunderbare Wirklichkeit des Fahrens verloren. Unter dem Aspekt reiner Vernunft darf man das Gespann nicht sehen, schon gar nicht bei Regen.

Paul Simsa

Philips Kommunikations Industrie AG



Data
Systems

TEKADE
Fernmelde-
anlagen

F & G
Nachrichten-
kabel
und -anlagen