

# CLASSIC CYCLES

Motor

von den Sechzigern bis heute

- Technik: Lackieren
- Klausenpass-Rennen
- Story:  
Moto Guzzi California

- Story: Honda Bol d'Or
- Tour: Ukraine
- Fahrbericht:  
MuZ Silver Star Classic



**Es braust ein Ruf wie Donnerhall**  
Klassiker-Rennen am Nürburgring

Clubadressen, Terminservice,  
private Farbanzeigen kostenlos!

# California Dr

**Seit über 20 Jahren rollt die Moto Guzzi California über den Highway. Windschild, Westernlenker, Trittbretter und Packtaschen sind ihr Erkennungszeichen. Was der Büffel mit dem mächtigen V-Motor in dieser Zeit alles erlebt hat, erzählt Classic Cycles-Mitarbeiter Wolfgang Fromm.**

„... Brigitte, Liebhaberin übervoller italienischer Eistöpfе, weist den Kritiker in die Schranken: 'Es ist das schönste Motorrad überhaupt!' Recht hat sie, denke ich, als ich in aufrechter Haltung der Stadt entfleuche. Nicht flach liegend mit der Nase auf dem Tank und auch nicht auf dem Hinterrad, nein, richtig sitzend. Mit ein wenig Würde sogar, wie Don Camillo, wenn er Peppone mit dem Fahrrad verfolgt. Allzu

brutales Gasaufreißen quittieren die beiden Zylinder mit Klingeln. Zum Schalten muß ich den Fuß heben, zum Bremsen auch. Mit Beschleunigungsorgien ist nichts drin, mit vielen Zylindern kann ich auch nicht protzen. Irgendwie wird mir vom Erbauer dieser Maschine vorgeschrieben, wie ich mich auf ihr zu verhalten habe. Und irgendwie macht es Spaß, es ist ein anderes, ein schönes Fahren...“

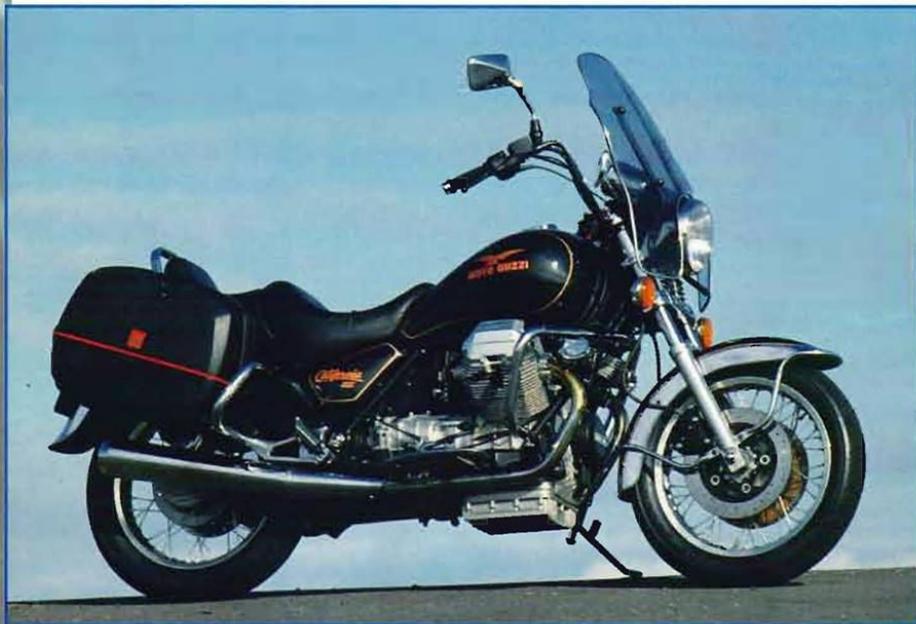
Mit diesen Worten habe ich vor Jahren die Moto Guzzi 850 T 3 California in einem Test beschrieben. Kaum anders würde der Text der aktuellen Cali III i.e. ausfallen. Noch immer stehen die Füße auf Trittbrettern, noch immer ist die Sitzposition gemütlich wie auf einem Plüschsofa, noch immer rumort ein mächtiger V-Motor unter dem Tank, noch immer ist es eine der schönsten Möglichkeiten, langsam durch die Welt zu fahren und noch immer ist... die Aufzählung ließe sich beliebig fortsetzen.

Motorräder mit eigenwilligem Charakter sind heute selten. Die Moto Guzzi California hat ihn. Das ist so und war schon immer so. Beim

Rangieren fühlt sich der italienische Fernreisendampfer an wie eine Tonne, im Fahr-

**Ab 1991 ist die California III i.e. das Maß der Dinge**

betrieb ist sie lammfromm. Sie ist groß, schwer und lange nicht so schnell wie andere Maschinen in dieser Hubraumklasse. Sie hat Tradition. Aber nie hätten sich die eingefleischten Guzzi-Fans vorstellen



# eaming



können, daß es einmal anders wird. Daß der urige Schüttelklotz jemals seine lieb gewonnenen Eigenheiten verändern würde. Daß der gewaltige V-Motor irgendwann einmal spontan Gas annehmen würde, ohne sich zu verschlucken und daß er obendrein einmal seidenweich laufen würde. Nie hat jemand gehofft, daß sich der Gasgriff spielerisch leicht drehen ließe und nie erwartet, daß das Getriebe ohne ge-

wohntes "Klack-Klack" - für jeden Gang versteht sich - zu schalten sei. Äußerlich ist die neue California III i.e. von ihren Vorgängermodellen kaum zu unterscheiden. Und das ist gut so. Das Auge fährt schließlich mit. Aber dennoch trennen sie Welten von der Cali II oder, um noch weiter zurückzublicken, von der Ur-Cali, der 850 T 3 von 1972. Ausschlaggebend für die technische "Evolution" war Firmenchef

De Tomaso. Nachdem sich der Multi-Boß von Benelli getrennt hatte, verlagerte er sein Engagement auf Moto Guzzi. Er investierte in die zum Teil veraltete Motorradfabrik im malerischen Mandello del Lario viele Milliarden Lire, bestückte die Werkshallen am Comer See mit modernsten Fertigungsmaschinen, straffte das Management und trieb mit Nachdruck die Weiterentwicklung des V-Motors voran. Er-

gebnis der neuen Firmenpolitik war 1991 die neue Cali III i.e. Hohe Fertigungsgenauigkeit und penible Qualitätskontrollen haben das Triebwerk mit der modernen Weber-Marelli-Benzineinspritzanlage grundlegend verändert.

Ein kurzer Druck auf den Anlasserknopf, und der 71 PS starke V-Motor läuft wie ein Uhrwerk. Das zweite "Ah"-Erlebnis erfolgt nach Einlegen des ersten Ganges. Ein leises Klick, die Kuppelung läßt sich spielerisch leicht bedienen, und ab geht die Post. Vergessen sind die Erinnerungen an die Cali vergangener Jahre. Butterweich läßt sich das Getriebe schalten. Nach jedem Schaltvorgang hängt das Triebwerk richtig gierig am Gas. Noch nie hat es einen so quicklebendigen Touren-Motor von Moto Guzzi gegeben. Selbst wenn man plötzlich den Gashahn voll aufreißt, ein Verschlucken kennt das Triebwerk nicht. Auch die Motorvibrationen halten sich erstaunlich in Grenzen. Erst wenn die Drehzahlmessernadel über die 5.000er Marke auf dem Zifferblatt klettert, signalisiert das V-Triebwerk dem Chauffeur, welche Kräfte unter dem 26 Liter Tank werkeln. Im Vergleich zu früher ist dieses Kribbeln eher angenehm als störend. Diese Modellpflege hat der Cali gut getan. Einen Vergleich zu anderen Maschinen braucht sie nun nicht mehr zu scheuen. Doch ihren Charakter hat sie nicht verloren.

**Die Cali II besaß erstmals eckige Zylinder und Ventildeckel. Ab 1982 war sie zu haben.**



Noch immer läßt sich mit dem Zweizylinder-Tourer gemütlich über die Chaussee tuckern. Wer es allerdings mal ganz eilig hat, kann aber auch mit 180 Sachen über die Bahn brettern.

## Der Erfolg begann mit dem Einzylinder

Bis in die sechziger Jahre hatte Guzzi mit schnellen Einzylindermaschinen im Rennsport die Nase vorn. Auf der Straße war es die 500er Falcone, die die Firma mit dem Adler auf dem Tank bekannt machte. Den Sprung in die Big-Bike Klasse wagte das Werk im Herbst 1965. Star auf der Mailänder-Mo-



**Gute alte Vergaser-Zeiten:**  
In der T 3 atmeten noch zwei Dell'Orto mit je 30 mm Durchlaß.



**Die Mode vergeht, Veglia-Instrumente bleiben: Die Armaturen der T 3 ...**



**... und der Cali III**

torradausstellung war die V 7. Eine Maschine, von der die damaligen "Windgesichter" träumten. Das Motorrad hatte einen 700 cm<sup>3</sup> großen V-Motor, leistete echte 42 PS, der Endantrieb erfolgte über einen wartungsfreien Kardan, und der Rahmen war so stabil, daß man problemlos einen Seitenwagen anschrauben konnte. Die Sensation war perfekt. Doch erst im Frühjahr 1967 rollte die V 7 vom Band. Die



ersten 50 Motorräder waren für die "Corazzieri", die Eskorte des italienischen Staatspräsidenten bestimmt. Die Motorradkundschaft stand bei den Händlern mittlerweile Schlange, und als es die V 7 endlich gab, wurde sie zum Verkaufserfolg. Wenig später folgte die V 7 Spezial.

Im November 1971 setzte Guzzi noch eins oben drauf. Wieder bei der Mailänder-Motorradausstellung wurde die neue V 7 850 GT und die 850 GT California vorgestellt. Vorbild für die Cali waren die amerikanischen Highway-Police Bikes. Die Basis für die "italienische Harley" hätte nicht besser sein können. Der Büffel mit dem robusten 850 cm<sup>3</sup> V-Motor erhielt einen Westernlenker, Windschutzscheibe, ein bequemes Zweipersonen-Sitzkissen, praktische Packtaschen, verchromte Schutzbleche und Sturzbügel sowie rustikale Trittbretter. Dieses Outfit wurde in der Szene zum Erkennungszeichen des italienischen Brummis. Seit über zwanzig Jahren rollt die California nun schon in aller Herren Länder über den Asphalt. Zuverlässig trägt sie ihre Passagiere bis ans Ende der Welt. Neben der sportlichen Le Mans und den Tourenmaschinen war sie immer ein fester Bestandteil der Modellpalette der oberitalienischen Motorradschmiede. Auf An-

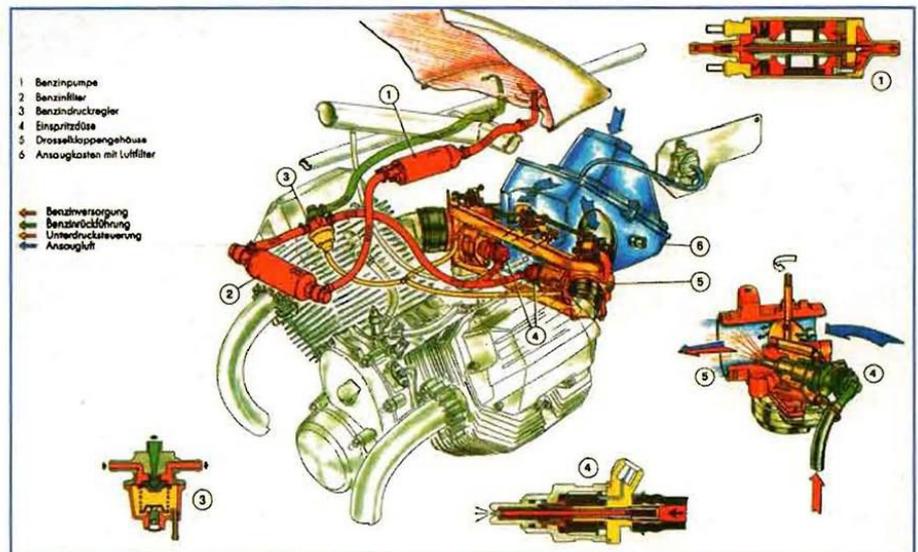


Die Einspritzanlage schafft eine völlig neue Laufkultur.

hieb traf die Cali den Geschmack der Genuß- und Tourenfahrer. Ohne wesentliche Modellpflege blieb die 850 GT California bis 1974 im Programm. Die schwarz lackierte Maschine leistete 59 PS und war knapp 160 km/h schnell.

Im folgenden Jahr wurde sie durch die modifizierte 850 T 3 California ersetzt. Erstmals war dieses Motorrad mit dem von Moto Guzzi entwickelten Integral-Bremssystem ausgestattet. Über das mächtige Fußbremspedal wurde die linke vordere Scheibenbremse und die hintere Scheibenbremse gleichzeitig betätigt. Der rechte vordere Stopper ließ sich weiterhin wie gewohnt per Handbremshebel aktivieren. In der ersten Generation besaß die Anlage noch kein Regelsystem vor dem Hinterrad. Die Ansichten unter den Fachleuten über diese neue Bremsanordnung waren allerdings eher geteilt. Erst als die Guzzi-Techniker einen Bremskraftregler für die hintere Scheibe ins System einbauten, ließen sich die Kritiker überzeugen. Zuverlässigkeit war ihre große Stärke. Wer sich eine Cali kaufte, konnte sich auf sie verlassen. Auch mußte man nicht fürchten, daß die Maschine im nächsten Jahr von einem Nachfolgemodell abgelöst wurde. 1979 erhielt sie einen verschließbaren Tankverschluß, der Lichtmaschinen-Deckel war nun aus Kunststoff, die Lichtschalter überarbeitet, und für bessere Beleuchtung sorgte ein CEV-Scheinwerfer.

Für das Modelljahr 1982 mußte sich das Triebwerk erstmals eine gründliche Überarbeitung gefallen lassen. Das Design entsprach dem schnellen neuen Le Mans Motor. Die Zy-



linder und Ventildeckel waren nun nicht mehr rund, sondern eckig. Das Volumen kletterte auf einen vollen Liter Hubraum und die Leistung auf 67 PS. Ein verbessertes Fahrwerk sollte dem PS-Zuwachs gerecht werden. Ab diesem Jahr führte sie die Bezeichnung 1000 California II. Je nach Kundenwunsch ließ sie sich wahlweise mit Guß- oder Speichenrädern ordern. Abgesehen von der jährlichen Modellpflege blieb sie bis 1986 im Programm und wurde anschließend von der 1000 California III abgelöst. Im Outfit hatte sie sich kaum verändert. Die technischen Modifikationen zeigten sich im Detail. Bei den ersten 50 Maschinen, die damals nach Deutschland kamen, waren Triebwerk, Getriebe und Kardangehäuse schwarz lackiert. Auch hatte man in Italien die Endübersetzung kürzer ausgelegt. Doch für beschauliches Reisen auf deutschen Autobahnen war diese Übersetzung äußerst ungeeignet, der Motor drehte viel zu hoch. Auf Wunsch des damaligen Importeurs änderte das Stammwerk umgehend die Übersetzung in die ursprüngliche

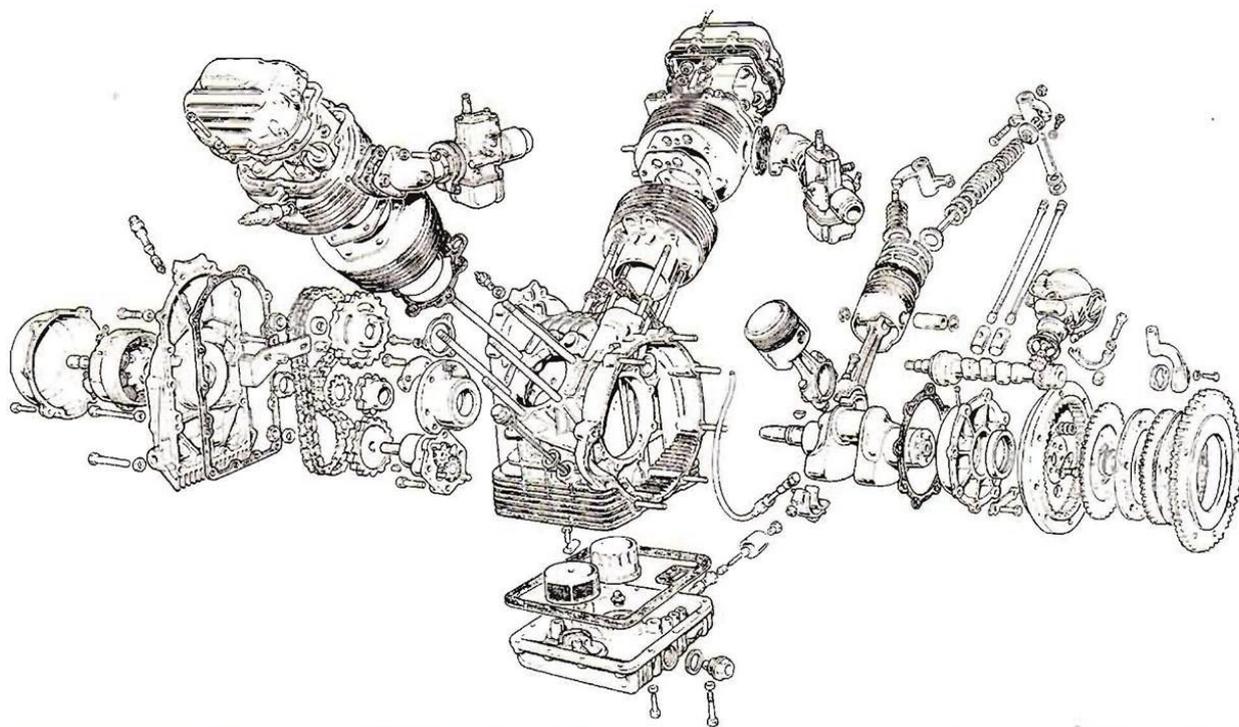


*Die V 7 wird von vielen als die Ur-Cali angesehen.*

Zahnradpaarung um. Im Prinzip verließ die Cali-Baureihe technisch kaum verändert die geheiligten Werkshallen am Comer See. Über die gesamte Bauzeit stabbelte der gewaltige Zweizylinder-Viertakt-V-Motor in dem soliden Fahrwerk, und kaum jemand zweifelte daran,

daß sich je etwas daran ändern würde. Bis das besagte i.e. Modell kam. Doch wie bereits oben beschrieben, machte der "Fortschritt" auch nicht vor den Guzzi-Toren halt. Warten wir nun ab, was die Zukunft noch alles bringt.

Wolfgang Fromm



## TECHNISCHE DATEN MOTO GUZZI CALIFORNIA II VON 1983

### Motor

Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, eine untenliegende Nockenwelle, zwei Ventile pro Zylinder, über Stoßstangen und Kipphebel betätigt, zwei Dell'Orto-Rechteckschieber-Vergaser, Ø 30 mm, kontaktgesteuerte Zündanlage, 12 Volt.

Bohrung x Hub 88 x 78 mm  
Hubraum 948,8 cm<sup>3</sup>  
Verdichtung: 9,2  
Leistung 67 PS bei 6.700 min<sup>-1</sup>  
Drehmoment 76 Nm bei 5.200 min<sup>-1</sup>

### Kraftübertragung

Zweischeiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe, Kardanantrieb

### Fahrwerk

Doppelrohrrahmen aus Stahl, hydraulische Telegabel vorn, Federweg 140 mm, hinten zwei Federbeine, Federweg 75 mm, vorne Doppelscheibenbremse Ø 300 mm, hinten Scheibenbremse Ø 242 mm, Guzzi-Integralbremssystem.

### Räder und Reifen

Gußfelgen, Bereifung vorne und hinten 120/90 H 18.

### Maße

Radstand 1.565 mm  
Nachlauf 95 mm  
Sitzhöhe 770 mm  
Gewicht 280 kg

### Höchstgeschwindigkeit

160 km/h



*Charakteristisch: Wie ein Fanal ragen die mächtigen Zylinder in den Himmel*