

IN ALLER RUHE

MOTO GUZZI CALIFORNIA III: Wuchtige Trittbretter, nicht etwa hochgelegte Fußrasten; keine Alu-Hebelchen, sondern ein Bremspedal wie in einem 38-Tonner: Der rustikale Charme der dritten California läßt sich nicht mit den Reizen moderner Renn-Technik vergleichen





Gemäßigtes Tempo bevorzugt: Zur California trägt der stilbewußte Biker den Jet-Helm und die Brille. Die größte Guzzi ist ein Motorrad, mit dem man langsam fahren kann. Nicht mehr selbstverständlich heutzutage

GUZZI CALIFORNIA

Seit Anfang der siebziger Jahre die 850 T-3 als Ur-California den „american way of drive“ in Europa salonfähig machte, verfügen die den Harleys nachempfundenen Tourer aus Mandello am Comer See über eine treue Fangemeinde. Also sah man sich erst 1982 genötigt, Grundlegendes an dem bewährten Reisedampfer zu ändern.

Große, genau anzeigende Instrumente.

Überflüssig: Die Benzin-Warnleuchte. Ein Benzinhahn mit Reservestellung anstelle des hektischen Blinklichts wäre besser

Für mehr Durchzug verpaßte man dem 850 cm³ großen V2 durch Aufbohren um 5 mm rund 100 cm³ mehr Hubraum. Das genügt für ein Mehr-PS und eine noch flachere Drehmoment-Kurve. Damit sind die technischen Änderungen im wesentlichen schon genannt. Der Rest war mehr oder weniger Kosmetik an Tank und Sitzbank.

California, die Dritte: Nie war sie so Harley wie heute, jedenfalls optisch. Von Weitem wirkt sie besonders durch die Lackierung wie eine Heritage Softtail. Zufall oder gewollt; obwohl sich über Geschmack kaum streiten läßt, sei die Bemerkung gewagt, daß die Guzzi ein attraktives Erscheinungsbild bietet.

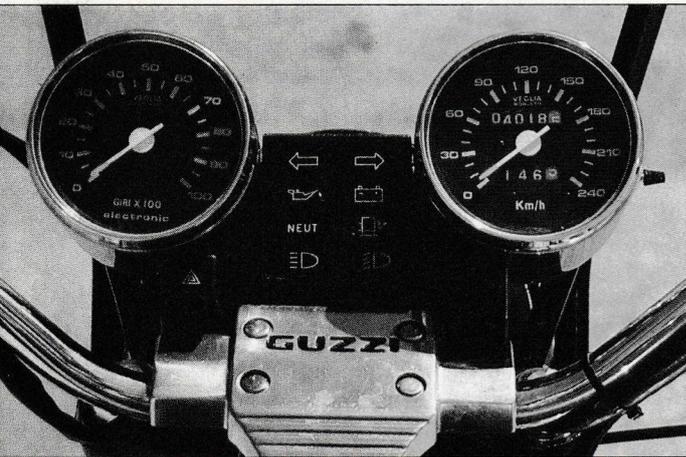
Und genau wie das optische Schwestermodell aus Milwaukee macht auch die Guzzi keinerlei Anstalten, die üppig wuchernden Kilogramme ihres Lebendgewichtes zu kaschieren: Immerhin sind es deren 290, rund 12 kg mehr als die ebenfalls schon ziemlich massive Vorläuferin. Trotzdem: Wer nicht in den Papieren nachschaut, glaubt höchstens an fünf Zentner. Der niedrige Gesamtschwerpunkt erspart dem Fahrer im Verein mit dem breiten Lenker und einer gelungenen Fahrwerksgeometrie körperliche Schwerarbeit. Erst bei sehr geringem Tempo oder beim Rangieren läßt sich nicht mehr verheimlichen, daß man mit einem schweren Motorrad hantiert. Der Hauptständer-Ausleger der Testmaschine quittierte diese Tatsache damit, daß er brach ...

Aber es gibt ja noch einen Seitenständer. Der ist so trickreich konstruiert, daß er auch im Gefälle nicht wegklappt, sondern den Dampfer in ordentlicher Schlagseite sicher abstützt (die Japaner sollten sich das

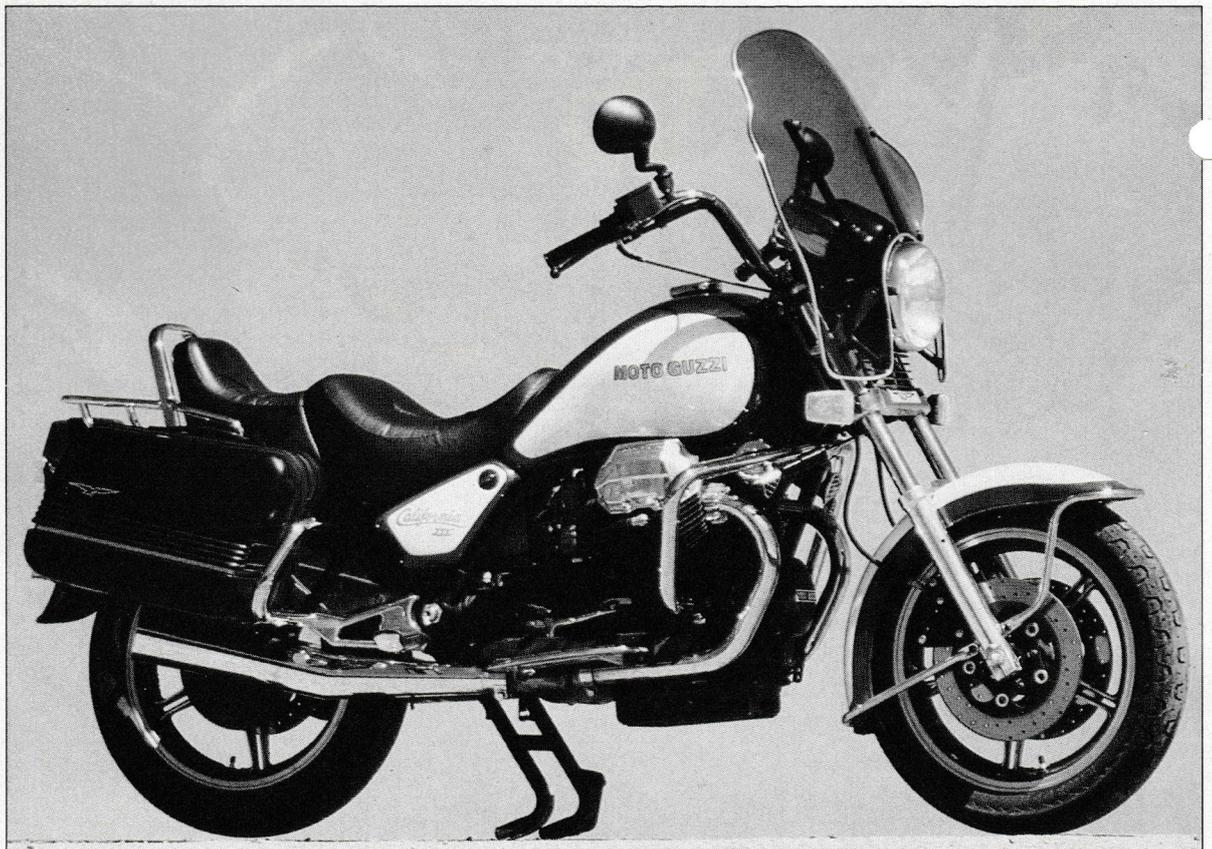
Ding vielleicht einmal genauer ansehen). Nur sind schon ziemlich lange Beine erforderlich, um den Ausleger wieder einzuholen. Erst dann kann man starten, denn bei ausgeklapptem Seitenständer ist die Zündung unterbrochen.

Der Motor wurde von der California II praktisch unverändert übernommen. Durch eine neue Auspuffanlage und eine geänderte Abstimmung wurde zwar ein PS geopfert (statt 67 PS bei 6700/min jetzt 66 PS bei 6500/min), aber das merkt eh keiner. Wichtiger ist vielmehr die Drehmomentkurve: 79 Newtonmeter bei 3200/min hören sich schon deutlich gewaltiger an als 76 Newtonmeter bei 5200/min. In der Tat, das Leistungs/Drehmoment-Diagramm der California III erinnert an die Kurven, die man von den Datenblättern großer Lastwagen-Diesel kennt.

Genauso benimmt sich der Motor dann auch. Schnaufend und schüttelnd zieht der V 2 aus Leerlaufdrehzahl los, wobei es fast unmöglich ist, ihn beim Anfahren abzuwürgen. Daß der Antritt nicht so brachial ausfällt wie die technischen Daten erwarten lassen, liegt einfach am hohen Gewicht. Ein beladener 360 PS-MAN braucht zum Beschleunigen schließlich auch jedes einzelne Pferd. Andersrum: Das Leistungsgewicht



Kein Leichtgewicht: Die optische Verwandtschaft zur Harley Davidson Heritage Softtail ist nicht zu leugnen. Hier wie dort wird das üppige Lebendgewicht nicht kaschiert



beträgt bei 290 kg 4,4 kg pro PS, bei voller Zuladung (plus 170 kg) sind es schon 7 kg pro PS. Damit das Temperament nicht allzu weit in Lastwagen-Bereiche absinkt, hat man die Sekundärübersetzung gekürzt. Sie beträgt jetzt 1:5,333 (California II: 1:4,714), das tarnt das Gewicht ziemlich geschickt.

Bei erhöhter Leerlaufdrehzahl, etwa 1500/min, gibt man die Kuppelung frei und dreht am Quirl, bis rund 3500/min auf der Uhr stehen. Dann hebt man entschlossen den Stiefelabsatz und tritt energisch auf das hintere Ende der Schaltwippe, worauf sich deutlich vernehmbar die Zahnräder der zweiten Übersetzungsstufe sortieren – schalten ist schließlich kein Geheimnis.

Wenn man diese Prozedur noch weitere drei Mal wiederholt hat, befindet man sich im großen Gang und sucht unwillkürlich nach einer weiteren Stufe in der Schaltbox. Denn bei 100 km/h dreht der große V2 schon genauso hoch wie ein 750er Vierzylinder, nämlich etwa 4700/min. Bei dieser Geschwindigkeit sind die Laufgeräusche des Motors deutlich vernehmbar. Beim Fahrer kommt der Eindruck auf, als laufe der Antrieb angestrengt und kurzatmig. Ein längerer fünfter Gang wäre wünschenswert – oder die Übersetzung des Vorgänger-Modells.

Abgesehen vom Nervenkostüm des California-Kapitäns würde eine längere Übersetzung auch dessen Geldbeutel schonen. Laufen doch bei strammer Fahrweise auf der Autobahn schon mal acht Liter verbleites Super durch die Düsen der beiden 30 mm-Dellorto-Gasfabriken. Diese für Guzzi-Verhältnisse recht unziemlichen Trinksitten lassen sich zwar auf der Landstraße auf zirka 6 bis 6,5 Liter korrigieren, liegen aber immer noch um rund einen Liter über den Konsum-Werten des anderen neuen Groß-Tourers von Moto Guzzi, nämlich der Mille GT. Wenigstens faßt der Tank reichliche 26 Liter Benzin. Dreihundert Kilometer Aktionsradius sind allemal angemessen.

Selbstverständlich liegt der relativ hohe Verbrauch nicht nur an der Übersetzung, sondern auch an den mäßigen aerodynamischen Qualitäten des Gerätes, die den Vergleich mit einem Fernlastzug kaum zu scheuen brauchen. Doch für die Hatz nach Vmax-Werten ist die Cali-

fornia III eben nicht gemacht, dafür gibt es heutzutage reichlich andere Maschinen. Obwohl die Verkleidungsscheibe wie eine Luftbremse aussieht, hat sie keinen Einfluß auf die Höchstgeschwindigkeit. Die liegt immer bei rund 165 km/h, gleichgültig, ob mit oder ohne Plastikschild, ob solo oder zu zweit.

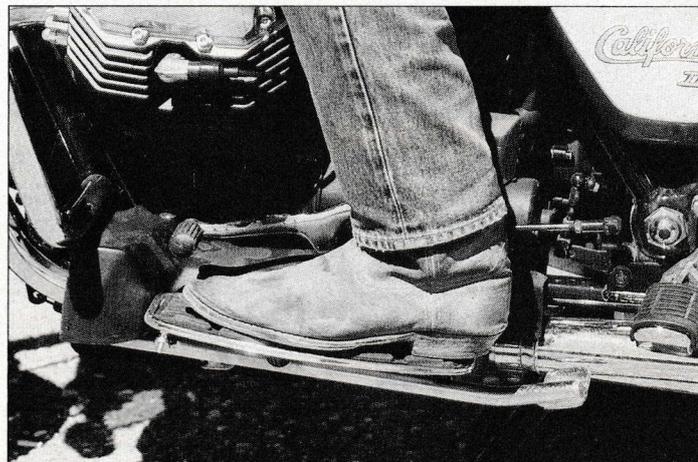
Dafür hat das Windschild eine Reihe anderer Eigenschaften zu bieten. Bis etwa 120 km/h thront man fast völlig geschützt dahinter, und die Windstille täuscht über die Geschwindigkeit hinweg. Läßt man es schneller laufen, vermiesen dem Piloten deftige Turbulenzen den Fahrspaß; das Visier muß fest geschlossen bleiben, sonst wird es aufgezo-gen. Zudem fährt es sich so ausgesprochen lautstark. Die Scheibe ist für normal gebaute Mitteleuropäer ab etwa 180 Zentimeter schlicht fünfzehn Zentimeter zu niedrig. Offensichtlich hat hier der TÜV mal wieder zugeschlagen.

Die Sitzposition ist durch die tief-liegende Stufensitzbank unverrück-bar festgelegt. Wer mehr als 1,90 Meter groß ist, kann nicht umhin, öfter Pausen einzulegen und Lockerungsübungen zu machen. Denn der Buckhorn-Lenker sorgt dafür, daß man etwas zurückgelehnt sitzt, was auf die Dauer gar nicht so bequem ist, wie es auf den ersten Blick aus-sieht. Die stark nach hinten gekröpft-en Lenkerenden sorgen außerdem für Schmerzen im rechten Handge-lenk. Denn der Gasgriff dreht sich ungefähr so wie ein Schraubenzie-her. Vielleicht wäre der Lenker der Florida die bessere Lösung. Dafür

sitzt der Beifahrer äußerst bequem, und der erhöhte Sitzplatz sorgt außerdem für gute Rundumsicht.

Diese Maschine ist gebaut für ru-higes Motorrad-Wandern. Wer mit dieser Einstellung auf die California III steigt und sich geistig bereits von schnellen Autobahnjagden abgena-belt hat, wird bestens bedient. Die für einen Supertourer recht große Bodenfreiheit und die gute Hand-lichkeit prädestinieren die Guzzi für Landstraßenbetrieb. Rollt die Fuhre schneller als fünfzig, sind die 290 kg absolut nicht mehr zu spüren. Der Fünfte avanciert zur Allround-Über-setzung, die Vibrationen fallen bei Tempo 100 nicht auf, und die exzel-lenten Pirelli Phantom-Reifen sorgen für ordentliche Haftung und da-mit Sicherheit.

Auch schlechte Straßen vermiesen den Komfort nicht, denn das hohe Gewicht macht die Federung kom-



PLUSMINUS Moto Guzzi California III

- | | | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | kräftiger, charaktvoller Motor |
| <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | spurstabiles, relativ handliches Chassis |
| <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | ordentliche Bremsen |
| <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | großer Tank für viel Reichweite |
| <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | komplette Tourenausrüstung |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | hohes Drehzahlniveau durch kurze Sekundärübersetzung |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | umständliche Ölkontrolle |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | sehr starke Verwirbelungen hinter dem Windschutz |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | schwergängige Gasgriffbetätigung |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | schwergängige Schaltung, Leerlauf gut versteckt |
| <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | sehr gut |
| <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | gut |
| <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | nicht gut |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | schlecht |

fortabler. Die Bremsen werden mit den Fahrleistungen jederzeit fertig. Allerdings erfordert die Hauptbremse einen äußerst kräftigen Tritt, soll sich nennenswerte Wirkung einstellen. Die Handbremse genügt aber in den meisten Fällen, und obwohl sie nur die rechte vordere Scheibe in die Zange nimmt, bleibt die Guzzi dank Gabelstabilisator auf dem Geradeauslaufenden. Die Bremsscheiben sind schwimmend gelagert und gelocht. Bei Nässe tut man gut daran, die Anlage durch leichtes Schleifen lassen trocken zu halten, wenn Verzögerungsmanöver vorauszusehen sind. Vergißt man das, sorgt der Schmutzwasserfilm auf den Scheiben für eine Schrecksekunde, bis die Zangen greifen.

Trotz ihrer Vorliebe für ruhige Landstraßenfahrt ist die dicke Guzzi auch auf der Autobahn nicht deplaziert. Geradeauslauf bei Höchsttem-

Das Gestänge der Schaltwippe weist viel Spiel auf und kann einen kräftigen Stiefel vertragen. Ob dieser offenen Gewaltanwendung hält sich der Leerlauf gern versteckt