

Von Winni Scheibe

Das Leben eines Motorradtesters ist nicht immer einfach. Von ihm wird erwartet, daß er objektiv und aufgeschlossen an die Aufgabenstellung herangeht und zum Schluß ein faires Urteil über den Prüfling abgibt. Aus diesen Zeilen soll dann der Leser selbst folgern, ob das geprüfte und geschundene Motorrad seinen Erwartungen entspricht. Doch bis die Testerfahrungen aus dem Füllfederhalter fließen, muß die Maschine erst einmal ordentlich bewegt werden. Hierbei werden ganz unbewußt bereits gesammelte Erlebnisse zum Vergleich herangezogen. Und da liegt der Hase im Pfeffer – jedenfalls bei der (neuen) Moto Guzzi California III C. Das Neu steht in der Vorzeile deshalb in Klammern, weil sie ja eigentlich gar nicht neu ist, doch davon später.

Man mag noch so sehr grübeln, zur Guzzi findet sich höchstens eine Motorradmarke, wenn überhaupt, die zum Vergleich herangezogen werden kann. Aber auch hier ist zu Vorsicht geraten, denn die uralten Rösser mit dem dicken V-Motor aus Milwaukee/USA sind gut 10 000 Mark teurer und die Besitzer mögen es überhaupt nicht gern, wenn ihre Harleys mit irgendeiner anderen Marke im gleichen Namenszug genannt werden.

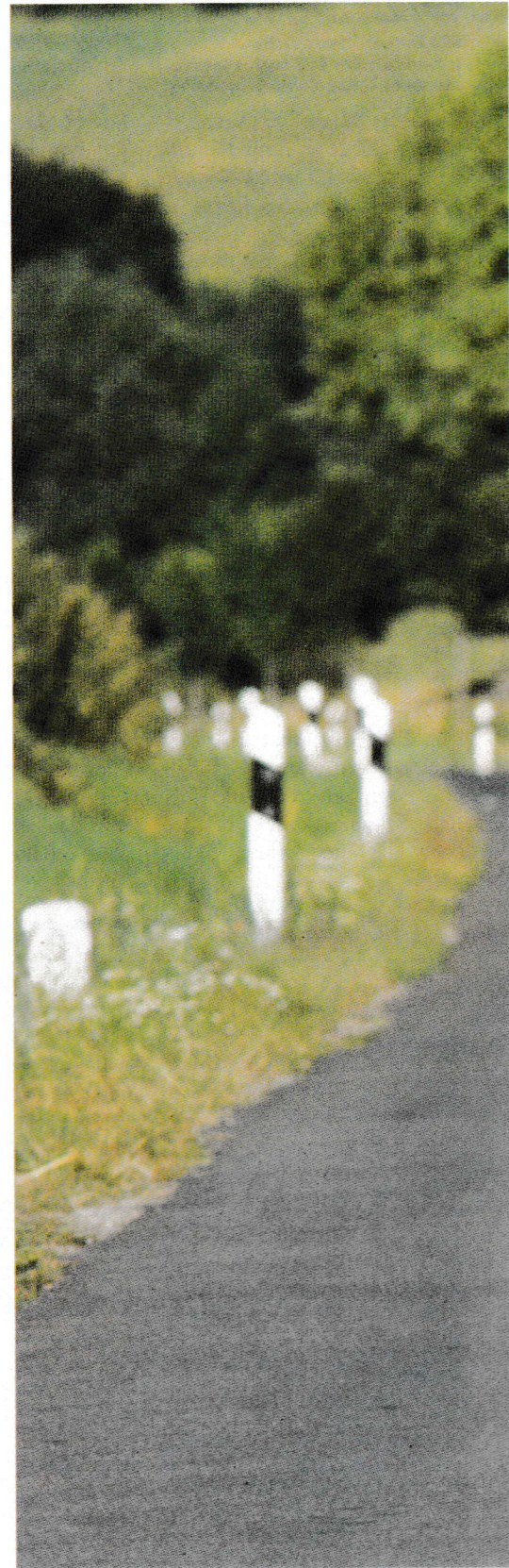
Um auf die Entwicklungsgeschichte dieses Modells einzugehen, sei kurz darauf verwiesen, daß bereits Anfang der siebziger

Jahre aus der legendären V 7 erst die US-Police-Version und später die California entstand. In den vergangenen zwanzig Jahren hat sich nur wenig am Baukonzept der Cali geändert. Immer noch stabbelt ein gewaltiger Zweizylinder-Viertakt-V-Motor mit seinem bekannten Ventilgeklappe im massiven Doppelrohrrahmen, immer noch ist eine Kardanwelle für den Endantrieb verantwortlich.

Im Grunde ist die „Neue“ immer noch die California III, wie sie letztes Jahr verkauft wurde. Zwar fehlen ihr lenkerfeste Windschutzscheibe, Sturzbügel und Koffer, doch diese lassen sich je nach Belieben nachträglich wieder anmontieren. Die abgespeckte Cali III C – sie wiegt jetzt ganze 18 Kilogramm weniger – in die Gruppe der Chopper-Bikes einzuordnen, würde nicht nur Peter Fonda, sondern alle echten Langgabelfetischisten auf die Palme treiben. Die California ist ein nostalgisch angehauchter Reisetourer, der überhaupt nicht in die Welt der modernen plastikverschalteten Hyperbikes, die als „Super-Tourer“ angeboten werden, passen will. Und genau das macht die Cali so sympathisch und interessant. Offenherzig zeigt sie alle technischen Details, und ihr klassisches Aussehen umgibt italienische Eleganz. Sie ist ein Motorrad für's Herz.

Um mit diesem Reisedampfer ordentlich auf Tour zu gehen, haben wir einen Satz Packtaschen montiert und eine ausgiebige Testfahrt nach Rijeka in Jugoslawien unternommen. Zwar ist das Fahrzeuggewicht tatsächlich gegenüber der Vorgängerin um einige Kilogramm gesunken, doch von einem Leichtfüßler kann immer noch nicht die Rede sein. Vollgetankt wiegt die Guzzi stattliche 263 Kilogramm, was sich besonders beim Rangieren bemerkbar macht.

Unweigerlich erinnere ich mich an meine beiden Motorradfreunde Peter und Peter. Der erste ist Zahnarzt und für ihn beginnt ein Motorrad bei 1000 Kubik. Der andere Peter ist Reprofotograf und bei ihm endet ein Bike, wenn es sich nur noch mit größtem Krafteinsatz rangieren läßt. Anders ausgedrückt: Ein großvolumiges Motorrad braucht nicht, kann aber durchaus unhandlich sein. Zu den letzteren gehört leider die Moto Guzzi. Wehe, wenn für die Urlaubstour die Packtaschen vollgestopft sind, der Tankrucksack aufgeschnallt ist, und die vollbetankte Maschine ohne Mo-



Mit der California III C startet die oberitalienische Dampfhammerschmiede zwar keine neue Motorradgeneration, dafür setzt Moto Guzzi konsequent ihre traditionelle Bauweise fort

DAMPFHAMMER



FÜR DIE EWIGKEIT

torkraft in irgendeine Richtung bugsiert werden soll.

Aufgrund der Sitzhöhe von 800 Millimetern können eigentlich nur Piloten mit ellenlangen Beinen auf dem Dampf sitzbar bleiben, kurzbeinigen Reitern hilft nur absteigen und die Fuhre solange herumwuchten, bis das Roß da steht, wo man es hin haben will. Da aber zum Glück Motorräder mehr gefahren als geschoben werden, ändert sich diese Störrigkeit schon nach den ersten Metern. Ist sie erst einmal am Rollen, kommen Wohlwollen und Behaglichkeit auf. Vergessen sind die eingangs beschriebenen Strapazen, und mit der Nase im Wind wird ein Ziel fern der Heimat angesteuert. War noch bei der California III ein mächtiges Windschild für den

Schutz vor Wind und Wetter vorhanden, sitzt der Pilot heute wie einst, frisch, fröhlich und frei auf dem Reisetourer.

Da die Anfahrt in unser südliches Ziel genau in die Zeit der Fußballweltmeisterschaft fiel, eröffnete sich zu dem Fahrgegnuß ein fast fremdgewordener Fahrspaß: Weder dahinschleichender Fernverkehr, noch Urlauber-Convoys bestimmten den Fahrerrhythmus, allein die rechte Hand diktierte die Geschwindigkeit, und auf der freien Autobahn pendelte sich die Tachonadel bei 140 km/h ein. Bei diesem Tempo ist der Fahrtwind erträglich, aber auch die gut spürbaren Motorvibrationen sagen dem Fahrer: Hier kann man sich wohlfühlen. Das gleiche gilt für die Sozia. Ohne Zerrn und Reißen des Windes am Helm

hält sie den Fahrtstrom problemlos aus, und man kann sich, ob nach rechts oder links, in aller Gemütlichkeit die Landschaft ansehen. Ein weiterer Vorteil des gleichmäßigen Rollens zeigte sich im Kraftstoffverbrauch. Im Schnitt konsumierte das Triebwerk nur 5,5 Liter Super Plus bleifrei pro 100 Kilometer. Aufgrund dieser Genügsamkeit und dem ordentlichen Tankvolumen von 26 Litern, legten wir nur alle 400 bis 450 Kilometer einen Tankstopp ein. Daß aber immer wieder mal eine Kaffeepause die Fahrt unterbrach, steht auf einem anderen Blatt.

Als Reiseroute wählten wir ab Kassel erst einmal die Autobahn bis Passau. Von hier ging es ausschließlich über Bundesstraßen durch das Salzkammergut, über den

AUF DEM PRÜFSTAND: MOTO GUZZI CALIFORNIA III C

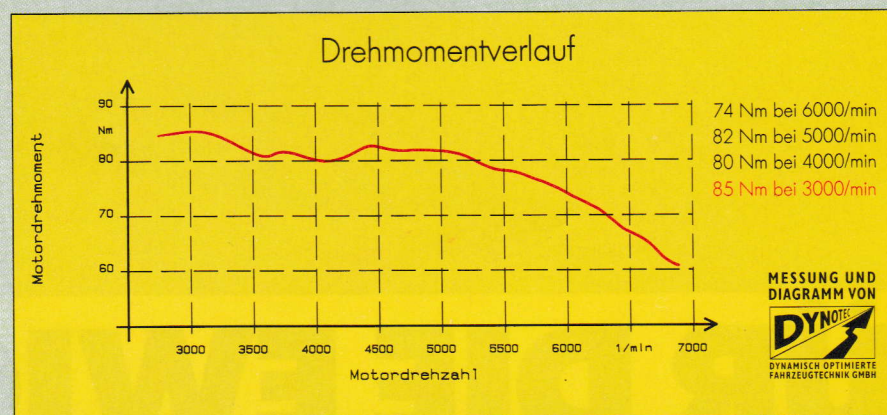
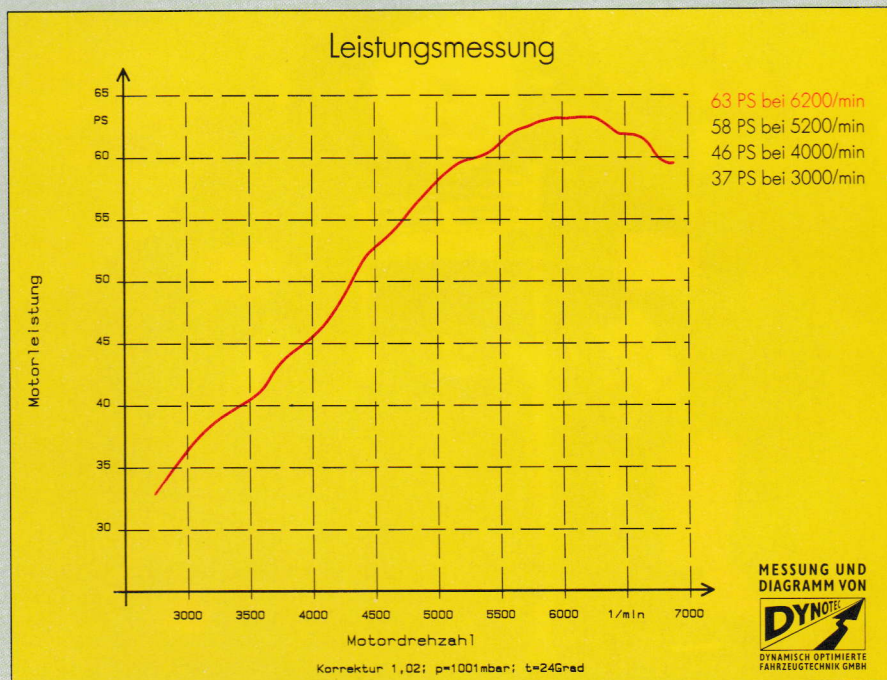
Einen ausgesprochen gut im Futter stehenden Guzzi-Twin stellte mir MO-Mitarbeiter Winni Scheibe auf die Dynotec-Prüfstandrolle. 85 Nm bei wummerigen 3500/min, wenn das nicht bester Dampfhammer-Charakter ist. Da muß sich auch der aktuelle und hoch geschätzte 1000er BMW-Twin warm anziehen!

Genau genommen ist dieser Guzzi-Zweizylinder der erste serienmäßige V-Motor aus Mandello, der trotz Erfüllung der Geräusch- und Abgaswerte keinen spürbaren Drehmomenteinbruch, wie etwa die Mille GT, auf die Meßrolle hustet.

Gemessen am Leistungsstandard gängiger 1000 cm³-Supersportler sind die gebotenen 63 Pferdchen der Guzzi natürlich ein eher bescheiden bestücktes Gestüt. Doch liegen die 63 PS bereits bei nervenschonenden 6200/min an, womit das Leistungsangebot der Guzzi im Vergleich zu üppig ausgestatteten PS-Monstern auch im Alltagsbetrieb bequem auszuschöpfen ist.

Da üblicherweise mehr oder weniger optimierte Sport-Guzzis den Weg zum Dynotec-Prüfstand finden, und deren Laufkultur oftmals in sportlich rauen Gefilden angesiedelt ist, fiel mir das mit der Drehzahl stark ansteigende Vibrationsaufkommen der braven Touren-Guzzi sofort unangenehm auf. Offenbar hat die Mannschaft im oberitalienischen Werk beim Massenausgleich des Kurbeltriebes kein glückliches Händchen gehabt.

S. Leiber



Radstätter-Paß, bis zum Grenzübergang nach Jugoslawien via Wurzenpaß. Die restlichen 200 Kilometer bis Rijeka wurden auf dem üblichen Weg, halb Landstraße, halb Autobahn, zurückgelegt. Von daheim bis Rijeka sind es rund 1100 Kilometer, für die wir lediglich 13 Stunden benötigten, inklusive aller Pausen, Mittagessen und beschaulichem Touren durch Österreich.

In einem Straßencafé genossen wir zum Abschluß der Tour unseren ersten jugoslawischen „Capuccino“, und ich erinnerte mich an das letzte Jahr, als ich gleich dreimal in kurzen Abständen diese Strecke gefahren bin. Das erste Mal saß ich auf einer Suzuki GS 500 E, und es war eine Qual. Für den zweiten Ausflug nach Rijeka wählte ich die Honda Transalp. Ein tolles Reisemotorrad, leider mußte bei strammer Fahrweise alle 150 Kilometer der Tank gefüllt werden, denn bei dieser Gangart brauchte der Motor locker zehn Liter Kraftstoff. Um einen guten Fahrschnitt zu erzielen, blieb für Beschaulichkeit wenig Zeit. Die dritte Tour unternahm ich mit der Kawasaki GPX 750. Ein superschnelles Motorrad, ohne wenn und aber. „Mit dem Kinn auf dem Tank“ war ich mit ihr nur

knapp zwölf Stunden unterwegs, aber auch hier gab es für einen Blick neben die Fahrbahn kaum Zeit.

Dagegen war die Tour mit der Moto Guzzi ein echtes Erlebnis voller Eindrücke ohne Hast und Eile. Die wirklich angenehmen Sitzpositionen für die Passagiere lassen tatsächlich solche langen Touren problemlos zu. Weder das weite Hinterteil noch der Rücken müssen leiden. Besonders

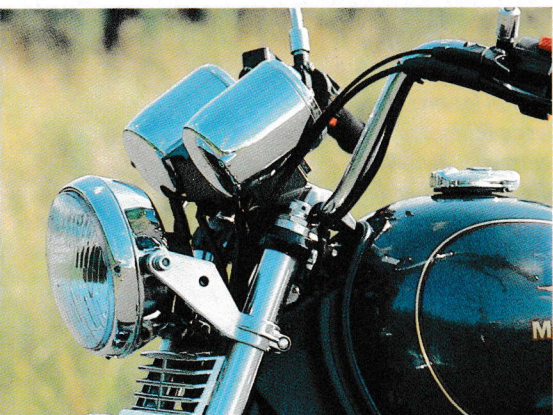
die Fahrersitzkuhle erwies sich als sehr bequem. Sie gibt einerseits dem Piloten das Gefühl in dem Motorrad eingebettet zu sitzen, doch andererseits thront man bedingt durch die Sitzhöhe weit über dem Asphalt und kann so den Verkehr sicher überblicken. Je nach Lust oder Laune können die Füße mal gerade, mal quer auf die Trittbretter gestellt werden. Sogar für die Sozialschuhe ist noch ein Plätzchen frei.



ENTSPANNTES TOUREN MACHT VIEL SPASS

Dank einer lockeren Sitzposition und dem durchzugstarken V-Zwei lassen sich auch lange Tagesetappen streßfrei und entspannt genießen. Die Zusatzkoffer von Hepco & Becker fügen sich durchaus harmonisch in die Linie der California ein und verstecken das Gepäck vor allzu neugierigen Blicken

Neben der komfortablen Sitzposition ist aber zweifellos der Motor für die relaxte Fahrweise ausschlaggebend. Schon im Leerlauf strahlt das Triebwerk wie ein Relikt aus vergangener Zeit Ruhe und Gelassenheit aus. Gleichmäßig blubbert der Twin vor sich hin, und dreht man den Gashahn auf, erscheint es kaum vorstellbar, daß solch ein Motor, wenn er „frisirt“ ist, in einem BoT-Renner Siegeschancen hat. Richtig gemütlich kommt das Aggregat auf Touren, und genauso fällt es in Standgasregionen zurück. Diese „Traktor-Charakteristik“ wirkt sich auch beim Schalten aus, und der Guzzist muß sich bei Gangwechseln genügend Zeit lassen. Andernfalls „läßt das Getriebe schön Grüßen“. Hat es fünfmal hintereinander klack, klik, klik, klik gemacht, kann im letzten Gang fast jedes Streckenprofil gemeistert werden. Egal ob Autobahn, Landstraße oder Ortsdurchfahrt – der fünfte Gang kann drin bleiben. Drehmomentstark zieht der Guzzi-Motor ab 2000/min kräftig vorwärts. Ebenfalls recht kräftig spürt der Fahrer beim Beschleunigen aber auch die Motorvibrationen, die unmißverständlich zeigen, daß unter ihm hart gearbeitet wird. Erst wenn sich die Drehzahlmessernadel bei drei-, vier-, oder fünftausend Touren eingependelt hat, schnurrt das Triebwerk gleichmütig, und die Vibrationen werden so gering, daß in den Rückspiegeln wieder etwas zu sehen ist. ▶



VIEL CHROM IST DANKBAR

Nichts freut den Chrom-Putzteufel mehr, als die frischgewienerten Instrumentengehäuse und die Lampe, welche den Horizont widerspiegeln

MO-BEWERTUNG MOTO GUZZI CALIFORNIA

Ausstattung und Bedienung

Übersichtliche, ruhig anzeigende Instrumente [2] • Kontrolleuchten gut gegliedert, doch bei Tageslicht sind die Blinkleuchten nur schwach zu erkennen [2] • Warnleuchte für Kraftstoffstand. Wenn sie aufleuchtet, sind noch gut sechs Liter Sprit im Tank [2] • Warnblinkanlage serienmäßig [1] • Chokebedienung am Kupplungshebel, sehr gut erreichbar [1] • Kupplung und Gasgriff relativ schwer bedienbar [2] • Fußbremshebel gut erreichbar [2] • Schaltwippe läßt sich zum Hochschalten mit der Fußhacke bedienen [1] • Drei verschiedene Schlüssel für Lenk-, Zünd- und Tank-/Sitzbankschloß [2] • Für ausreichenden Stauraum sorgen die Packtaschen (Zubehör), ein zusätzlicher Tankrucksack läßt sich nur umständlich befestigen [2] • Getönte Rückblickspiegel mit großem Blickfeld, Vibrationen lassen aber das Bild beim Beschleunigen verschwimmen [2] • Langer, weit auslegender Seitenständer mit Zündunterbrechungsschalter [1] • Hauptständer nur mit viel Kraftaufwand zu bedienen [2] • Gutes H4-Licht [2]

gut
2.4

Motor und Antrieb

Fahrtwindgekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor in traditioneller Bauweise [2] • Chokehebel am Lenker gut dosierbar [1] • Motor springt im kalten Zustand mit Choke und etwas Gas zwar gut an, verlangt aber in der Warmlaufphase eine feinfühligere Gashand, ehe er einwandfrei rund läuft [3] • Ist das Triebwerk warm, springt es sofort an und läuft rund [2] • Starke Motorvibrationen im unteren Drehzahlbereich und beim Beschleunigen wenn der Motor belastet wird [3] • Kupplung mit „weichem“ Schleifpunkt, gute Trennung [2] • Fünfganggetriebe mit langen Schaltwegen und mittlerer Geräusentwicklung [3] • E-Starter ist nicht unterbrochen bei eingelegtem Gang [2] • Leerlaufsuche erfordert viel Gefühl, Neutralanzeige leuchtet auch schon, wenn Gang noch eingelegt ist [3] • Kardanantrieb [1]

gut
2.4

Fahrwerk und Bremsen

Stabiler Doppelrohrrahmen [2] • Mit den serienmäßigen Pirelli Phantom MT 28 neigt das Fahrwerk auf Querrillen zum Pendeln, schlechtes Nässeverhalten [2] • Mit den freigegebenen Metzeler Pneus eindeutige Verbesserung des Fahrverhaltens [1] • Äußerst unhandlich im Rangierbetrieb [2] • Großer Lenkeinschlag [2] • Trotz hohen Gewichtes im Fahrbetrieb ausgesprochen handlich [2] • Lenkungsämpfer serienmäßig [2] • Gut dosierbares Integral-Bremssystem [1] • Bremsanlage für Fahrzeuggewicht ausreichend dimensioniert [2]

gut
2.2

Federung und Komfort

Stabile Telegabel, feinfühliges Feder- und Dämpferansprechverhalten [2] • Dämpferzugstufe stufenlos einstellbar [2] • Gut ansprechende Federbeine, Feder Vorspannung dreifach und Dämpferzugstufe vierfach einstellbar [2] • Komfortable Fahrwerksabstimmung [2] • Gute Schräglagenfreiheit [2] • Der Fahrer fühlt sich wie auf einem Sofa [1] • Tourentauglicher Sozjus-Sitzplatz [1]

gut
1.7

Tempo und Reichweite

Beschleunigung und Durchzug auch mit zwei Personen und Gepäck gut [2] • Durchzugsstarker Motor ermöglicht schaltfaules Fahren [1] • Gleichmäßige Leistungsentfaltung [2] • Große Tanktappen, je nach Fahrweise bis 500 km möglich [1] • Genügend Reservekraftstoff [1]

sehr gut
1.4

Kosten und Verbrauch

Für knapp 15000 Mark erhält der Käufer ein robustes und langlebiges Tourenmotorrad [2] • Ausgereifte und überschaubare Technik [2] • Gemessen an Gewicht und Fahrleistung geringer Kraftstoffverbrauch, jetzt auch Super Plus bleifrei [2] • Ölverbrauch 0,2 Liter auf 1000 Kilometer [2] • Gute Werterhaltung [2]

gut
2.0

Verarbeitung und Wartung

Die Moto Guzzi präsentiert soliden, oberitalienischen Maschinenbau [2] • Metallic Lackierung, Zierstreifen und Aufkleber mit Klarlackschicht geschützt [2] • Wartungsfreundliches Gesamtkonzept [2] • Ölstandkontrolle mittels Peilstab unter linkem Zylinder [2] • Motoröl nachfüllen umständlich, nur mit Trichter möglich [2] • Inspektionen und Service-Intervalle alle 5000 km [3] • Ölwechsel alle 10000 km [2]

gut
2.4

Fazit

Die Moto Guzzi California III C ist ein Motorrad im ureigentlichen Sinn. Ohne High-Tech und verspieltem Schnörkelkram trägt sie ihre Besatzung bis ans Ende der Welt. Es macht außerordentlich großen Spaß, mit ihr durch die Gegend zu touren und sie während einer Kaffeepause anzuschauen und sich darüber zu freuen, daß es heute noch solche klassischen Motorräder gibt. Wenn Moto Guzzi mit feinfühligere Hand diese Tradition weiter pflegt und verfeinert, können die Italiener eine ähnliche Position auf dem Motorradmarkt wie Harley Davidson einnehmen.

gut
2.1

Bewertung

Note 1 = Sehr gut Note 2 = Gut Note 3 = Befriedigend
Note 4 = Verbesserungswürdig Note 5 = Schlecht

Wer noch nie mit einer Moto Guzzi gefahren ist, muß sich erst einmal an das Integral-Bremssystem gewöhnen. Ähnlich wie beim Automobil wird über das große Fußbremspedal eine Scheibenbremse am Vorderrad und die Hinterradbremse gleichzeitig verzögert. Mit der Handbremse, die wirkt auf die zweite Bremscheibe am Vorderrad, kann zusätzlich oder auch alleine ganz ordentlich gebremst werden. Hat man sich auf das Integral-Bremssystem eingestellt, möchte man es nicht mehr missen.

Bereits auf unserer Rückfahrt habe ich mir vorgenommen, die Pirelli Phantom MT 28 Reifen gegen einen Satz Metzeler Pneus zu tauschen. Der Grund hierfür war, daß das Motorrad auf Streckenabschnitten mit Spurrillen, aber besonders im Nassen beim Überfahren der weißen Mittelstreifen gehörig pendelte. Auch ließ sich die California recht ungenau durch die Kurven dirigieren. Immer wieder mußte der eingeschlagene Kurvenradius nachkorrigiert werden. Zwar läßt sich das Fahrwerk individuell abstimmen – doch eine Änderung dieser Einstellmöglichkeiten wirkte sich überhaupt nicht auf dieses Fahrverhalten aus. Nachdem Metzeler Pneus (vorne ME 33 Laser und hinten ME 99 A Perfect) montiert waren, zeigte sich die Guzzi von einer vollkommen neuen Seite. Weder Querrillen noch Fahrbahnabsätze brachten das Fahrwerk aus der Ruhe. Auch im Regen verbesserte sich die Stra-

ßenlage gehörig und ließ den Dampfhammer im nassen Element sicher über den Asphalt rollen.

Nüchtern und sachlich betrachtet gibt es einige Punkte an der Guzzi, die stören können. Sei es das hohe Gewicht, welches beim Herumschieben oder Aufbocken mühelos Schweißperlen aus den Poren treibt, oder die Vibrationen, die nicht nur Arme und Beine, sondern auch beide Rückspiegel kräftig durchschütteln. Doch

wer sich mit dem Poltergeist richtig zusammengerauft hat, möchte auf die eigenwillige Charakteristik des urigen Langstreckentourers, mit liebenswerten Details wie Trittbrettern, Segelstangenlenker und Polstersessel, nie mehr verzichten. Die Ruhe und Gelassenheit, die von der Guzzi ausgeht, überträgt sich automatisch auf den Fahrer und läßt ihn entspannt das Reisen genießen. Und Putzen macht bei der California auch noch Spaß. □

MESSWERTE

Moto Guzzi California III C (67 PS)			
Modell (Leistung)	Moto Guzzi California III C (67 PS)		
Leistungsgewicht mit 75 kg-Fahrer...	5,04 kg pro PS (6,76 kg pro kW)		
Beschleunigung	0 bis 100 km/h in 5,8 s		
	400 Meter in 14,1 s		
	1000 Meter in 27,5 s		
	solo sitzend 174 km/h		
Spitze	3. Gang	4. Gang	5. Gang
Durchzug im...			
60 bis 100 km/h...	3,5 s	4,5 s	6,1 s
60 bis 120 km/h...	—	7,9 s	9,3 s
60 bis 140 km/h...	—	—	13,1 s
Verbrauch	Landstraße 4,2 l/100 km		
	Autobahn 5,5 l/100 km		
	Tankinhalt 26 Liter		
	Reichweite 619 bis 472 km		
Tachoabweichung	Anzeige 50/100/150 echte 53/97/143 km		

TECHNISCHE DATEN

Modell

Moto Guzzi California III C

Leistung

67 PS (50 kW) bei 6500/min; maximales Drehmoment 79 Nm (8,1 kpm) bei 3200/min. Drosselbar auf 50 PS (37 kW)

Motor

Fahrtwindgeköhlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, Zylindervinkel 90 Grad. Zwei Ventile pro Zylinder, über eine untenliegende Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel mit Einstellschrauben betätigt. Bohrung x Hub 88 x 78 mm, Hubraum 949 cm³, Verdichtung 9,2. Zwei Dell'Orto-PHM-Rundschiebervergaser, Ø 30 mm, mit Trockenluftfilter. Naßsumpf-Druckumlaufschmierung, Ölinhalt 3,0 Liter, SAE 20 W 40. Elektrostarter

Elektrische Anlage

Kontaktlose Transistorzündanlage, Zündkerzen Champion N9DC. Drehstromgenerator 12 V/280 Watt. Batterie 12 V/25 Ah. Frontlicht H 4, Ø 160 mm

Getriebe

Seilzugbetätigte Zweischeiben-Trockenkupplung. Klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Gangstufen 2,00; 1,39; 1,05; 0,87; 0,75. Vorgelegte 1,235, Endantrieb über Kardanwelle 4,714

Fahrwerk

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen mit abschraubbaren Unterzügen. Telegabel mit Bitubo-Dämpferelementen, Ø 40 mm, Dämpferzugstufe stufenlos einstellbar, Federweg 140 mm. Stufenlos einstellbarer Lenkungsämpfer. Stahlrohrschwinge mit zwei Koni-Federbeinen. Federbasis dreifach und Dämpferzugstufe vierfach einstellbar, Federweg 75 mm

Räder

Akront-Flachschulterfelgen-Drahtspeichenrä-

der, vorne 2.15 x 18, hinten 2.50 x 18. Im Test wurden Pneus von Pirelli, vorne 110/90 V 18 MT 28 Phantom +1 F, hinten 120/90 V 18 MT 28 Phantom +1 und Metzeler Reifen, vorne 110/90-18 G1 H ME 33 Laser, hinten 120/90-18 65 H Perfect ME 99 A 1 gefahren. Auch Conti-Reifen TKH 23/TKH 24 sind freigegeben

Bremsen

Vorne Doppelscheibenbremse Ø 300 mm, gelocht, Zweikolben-Festsättel. Hinten Scheibenbremse Ø 270 mm, gelocht, Zweikolben-Festsättel, Moto Guzzi-Integral-Bremssystem mit Bremskraftverteiler

Abmessungen

Radstand 1560 mm, Nachlauf 98 mm, Nachlaufwinkel 62 Grad. Sitzhöhe 800 mm, Lenkerhöhe 1080 mm, Lenkerbreite 700 mm

Gewichte

263 kg vollgetankt, zulässiges Gesamtgewicht 460 kg, Zuladung 197 kg. Tankinhalt 26 Liter, ohne Reservebenzininhalt aber mit Warnleuchte im Cockpit bei 6 Liter Restinhalt

Ausstattung

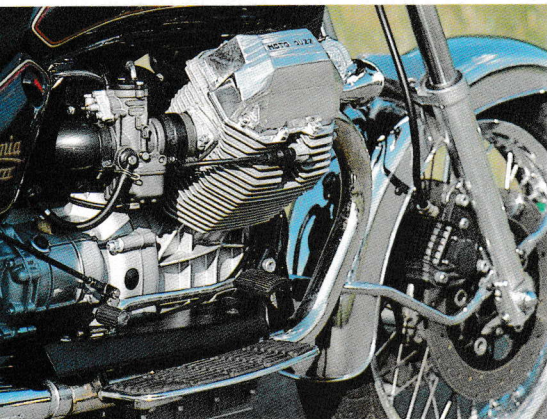
Tacho mit Tageskilometerzähler, Drehzahlmesser, Kontrolleuchten für Öl, Treibstoff, Leerlauf, Batterie, Blinker rechts und links, Licht und Fernlicht. Choke am Kupplungshebel, Warmblinkanlage, hydraulischer Lenkungsämpfer. Koffersatz und Sturzbügel gegen Aufpreis

Wartung

Pflege und Inspektion alle 5000 km. Garantie: Fahrzeug sechs Monate; auf Motor, Getriebe und Kardantrieb zwölf Monate ohne Kilometerbegrenzung

Kaufpreis

14980 Mark. Steuern im Jahr 144 Mark, Haftpflichtversicherung 920,20 Mark im Jahr, Teilkasko mit 300 Mark Selbstbeteiligung 661,30 Mark (Tarife HDI)



Fotos: Bastian (1), Scheibe

DER MOTOR MACHT DIE MUSIK

Einklang herrscht zwischen Fahrer und Maschine durch den Rhythmus, den der Zweizylinder dirigiert. Er stimmt ein charaktervolles, kräftiges, aber beruhigendes Lied an

eine Dämpfungsverstellung käme Sportfahrern sicherlich gelegen.

Auf der Rennstrecke steht bei deftigen Verzögerungsmanövern mit der exzellenten Doppelscheiben-Vierkolben-Festsattelbremsanlage kaum noch Federweg zur Verfügung, Bodenwellen schlagen dann erbarmungslos durch. In Schräglage fühlen sich die RGV und ihr Fahrer hingegen pudelwohl. Kein Bauteil schränkt den

möglichen Schräglagenwinkel ernsthaft ein, erst die gut haftenden Bridgestone-Radialreifen in den Formaten 110/70-17 vorn und 150/60-17 hinten zeigen die Grenzen bei diesem Spiel auf.

Nicht nur die handliche Suzuki RGV 250 Gamma offenbart Wettbewerbsqualitäten, auch die Preisliste von Suzuki Deutschland weist den als Einsitzer ausgelegten Sportler mit 9990 Mark als echte Kämpfernaut aus. □



Alles, was ein Chopper braucht: Guzzi California mit viel Chrom, Speichenrädern, Trittbrettern, bulligem V2-Motor

Guzzi California C

Bereits im Jahre 1971 – damals noch unter der Bezeichnung 850 GT – stellte Moto Guzzi die Modellreihe California erstmals der Öffentlichkeit vor. Bis zum heutigen Tage hat sich einiges getan in Sachen Modellpflege. Die jüngste Chopper-Kreation aus Norditalien heißt California C. Sie besitzt den hinreichend bekannten V-Zweizylinder als Antriebsquelle, die 66 PS aus 1000 cm³ sprudeln läßt.

Das höchste Drehmoment von 79 Nm liefert der V2 bereits bei 3200/min, die maximale Leistung liegt bei 6500 Touren an. Hieraus resultiert ein breites nutzbares Drehzahlband, was sich in den Elastizitätswerten im fünften, dem letzten Gang entsprechend widerspiegelt: Von 100 auf 140 km/h beschleunigt die Guzzi in 7,5 Sekunden. Zum Vergleich: Eine BMW R 100 GS benötigt dafür 7,9 Sekunden. Das klauengesaltete Fünfganggetriebe ist zwar mit sehr langen Schaltwegen ausge-

stattet, läßt sich aber exakt schalten. Lediglich die Suche nach dem grünen Licht gestaltet sich zur Lotteriede. Mit Gefühl allein ist der Leerlauf auf jeden Fall nicht zu finden. Bei einem Gangwechsel muß der linke Fuß das Trittbrett verlassen, um die Schaltwippe per Fußballen oder Hacke zu bedienen.

Auf der rechten Seite der California C sieht es ähnlich aus. Der Fußbremshebel sitzt zu hoch. Dies ist insofern ärgerlich, als sich die Guzzi nur in Verbindung mit der Fußbremse – Guzzi-typisch als Kombibremse ausgelegt – gut verzögern läßt. Vorne nehmen Brembo-Festsättel die beiden schwimmend gelagerten Bremsscheiben (∅ 300 mm) ordentlich in die Zange und bringen die 260-Kilo-Fuhre vehement zum Stillstand.

Das Fahrwerk und speziell die Bitubo-Vorderradgabel sind mit Sicherheit noch verbesserungswürdig. Zwar gibt es eine siebenfache Dämpfungseinstellung, doch bereits in der schwächsten Stufe federt der Gasdruckstoß-



Auf der Landstraße spielt die Guzzi ihre Trümpfe aus

dämpfer nur unwillig aus. Schuld daran trägt eine viel zu starke Zugstufendämpfung, die zügiges Ausfedern der Gabel verhindert.

Wer in der Regel gemütlich dahingleiten will, der nimmt etwaige Fahrwerkschwächen vielleicht noch in Kauf. Eines sollte aber auf jeden Fall stimmen: die Optik eines Choppers. In dem Punkt kann man der California nichts vorwerfen. Sie bietet viel Chrom und eine recht einladende Sitzbank, die der Sozia auch gefallen dürfte.

Die California C kostet mit Gußrädern 15390 Mark. Wer Speichenräder lieber mag, zahlt 490 Mark drauf. □

Pneus für VFR 750

Die Fertigungsstraße daheim in Japan verläßt die Honda VFR 750 F auf einheimischen Socken. Der Cyrox 19 vorn und Cyrox F 16 hinten in den Größen 120/70-17 vorn beziehungsweise 170/60-17 stammen aus dem Reifenhause Bridgestone.



Michelin, Bridgestone oder Metzeler? Die Honda VFR 750 F mag nicht alle

Alternativen dazu bieten Michelin mit dem A 59 X vorn und M 59 X hinten sowie Metzeler mit dem ME 1.

Einen sehr harmonischen Gesamteindruck hinterläßt die 750er Honda auf dem Serienprodukt. Egal ob auf der Landstraße oder der Rennstrecke, die Cyrox-Radialreifen wissen durch enorme Handlichkeit und Spurstabilität zu überzeugen. Auf den Punkt genau läßt sich die serienbereifte Honda umlegen. Hinzu kommen ein geringes Aufstellmoment beim Bremsen, ein stabiler Geradeauslauf und ein satter Grip bei Nässe. Einziger Kritikpunkt: Im Rennbetrieb heizt sich der Cyrox sehr schnell auf, wird dann schmierig und hat ein kurzes Leben.

Die Michelin-Paarung erweist sich auf der Rennstrecke als etwas abriebfester, also langlebiger. Trotzdem sind die französischen Pneus auch im Regen noch einen Tick griffiger als die Bridgestone-Reifen. Selbst längs gefräste Autobahnabschnitte verlieren mit den Michelin-Gummis ihren Schrecken. Von Nachteil: Der Vorderreifen verlangt beim Einlenken mehr Kraftaufwand.

Die Paarung VFR 750 F – Metzeler ME 1 hinterließ eher zwiespältige Fahreindrücke: Auf nasser Fahrbahn und bei Topspeed zeigen sich die ME-1-Reifen von ihrer besten Seite. Zwischen 80 und 100 km/h stellt sich dagegen ein minimaler Shimmy-Effekt ein, der freilich keine Schweißperlen unter dem Helm auslöst. Gravierender fallen da das spürbare Aufstellmoment und das mäßige Handling auf. Die Honda will in die Kurven gedrückt werden. Und hier kann der Fahrer die Ideallinie nur halten, wenn er ständig Druck auf den Lenker ausübt. Die Lösung könnte Metzeler ME 33 CompK heißen. Doch dafür fehlt eine Freigabe. □