

8/83 August

Deutschland: DM 4,- Schweiz: sfr 4.50
Österreich: öS 35,- Luxemburg: fr 95,-
Spanien: pts 310,-Bodo
Schmidt
Poster!

Vergleichs-

Test

mit

27 PS

Katalog

Suzuki

GSX 400 E

Yamaha

XS 400

Honda

CB 400 N

Kawasaki

GP Z 305

Türkei erlebt

Test und Reise

Honda VF 1100 C

2 neue Roller

Survival-Camp

50 PS
V-Motor
und Kardan
Yamaha XV 500

Dampfer und Sportler

Hier die beste Harley, die Guzzi je gebaut hat, dort eine Sportmaschine, wie sie im Buch steht. Guzzi bringt beides sehr gekonnt, wenn auch mit manchen kleinen Macken.

Da bretzelst du die Autobahn entlang, voll geschützt hinter der riesigen Windschutzscheibe, bequem aufrecht, die Hände locker am weit nach hinten gekröpften Lenker, die Füße kommod auf den Trittbrettern. Und die Tachonadel steht auf 160.

Spätestens in dem Augenblick, da ein kleiner Polo langsam, aber zielstrebig links an dir vorbei nach vorn wieselt, beginnst du dem Tachometer zu mißtrauen. Und das mit Recht: Sowohl in der Wegstrecken-, als in der Geschwindigkeitsanzeige ist der Tacho der Motor Guzzi California II ein schamloser Übertreiber. 100 Kilometer Fahrtstrecke sind echte 97 (Voreilung drei Prozent), 160 km/h auf dem Tacho sind echte 146 (Voreilung 9 Prozent). Das rückt die Dimensionen wieder etwas zurück.

Aber tut das denn diesem Motorrad Abbruch? Will, wer sich eine California II zulegt, sich mit dem sportlichen Schwestertyp Le Mans messen? Nein, diese größte Touren-Guzzi ist ein Motorrad für gemütvolles Dahingleiten über große Distanzen. Der Ein Liter-Viertakt V-Motor ackert so ruhig vor sich hin, ist aus niedrigster Drehzahl heraus derart kräftig im Durchzug, daß es einfach Spaß macht, ihn nieder-tourig hämmern zu lassen.

Im Leerlauf glaubt man die Takte mitzählen zu können: einundzwanzig – zweiundzwanzig – dreiundzwanzig... In der Tat setzt die Leistung schon bei 1800 Umdrehungen pro Minute wuchtig ein. Man ist also bald im großen (fünften) Gang

und dann hat der linke Fuß meist Pause. Das ist aber auch gut so, denn die Bedienung der mächtigen Schaltwippe: vorderer Hebel runterschalten, hinterer Hebel raufschalten, ist ein Kraftakt, der einen Hauch von Brutalität erfordert. Und bei der Leerlaufsuche ist selbst das grüne Lämpchen im Cockpit nicht sehr hilfreich, sondern führt oftmals in die Irre. Kuppelung los, bumms, da steht er!

Auch der rechte Fuß muß deutlich vom Trittbrett abgehoben werden, wenn man die berühmte Guzzi-Integralbremse in Aktion setzen will: sie betätigt wohl dosiert die hintere und zugleich die vordere linke Scheibenbremse. Das ist sehr wirkungsvoll auch bei einem Vergnügdampfer von Gewicht und Ausmaß der Guzzi California II. Aber um den Fuß ruhen zu lassen, und wohl auch aus Gewohnheit, langt man doch sehr häufig zum Handbremshebel, wiewohl dieser bei der Guzzi-Integralbremse eigentlich nur die Funktion einer Hilfs- und Festhaltebremse hat. Und da tut sich dann in Punkto Verzögerung auch nicht zuviel, und dies nur mit Kraftaufwand.

Einen starken Zugriff verlangen bei der Guzzi eigentlich fast alle Hebeleien – die Kupplung auch, und sogar der Gasgriff. Sie ist eben ein Motorrad für starke Männer.

Wer das nicht geglaubt haben sollte, darf den 5 1/2 Zentner-Brocken mal rangieren. Einmal in Fahrt freilich, scheint sich das Schwergewicht in Luft aufzulösen. Schon bei Kriechtempo läßt sich die California aus der Sattelposition leicht handhaben und sie ist so gut ausbalanciert, daß man kaum

die Füße zur Stützhilfe braucht.

Zur Serienausstattung gehören nicht bloß zwei große Koffer, je zwei attraktiv wirkende, breit ausladende Sturzbügel vorn und hinten, sondern eben auch die leicht getönte großflächige Windschutzscheibe. Und die ist lenkerfest verschraubt – eine Tatsache, die manchen Leuten Schauer über den Rücken jagt. Denn angeblich sind solche Scheiben und Verkleidungen saugefährlich bei Seitenwind-Böen. Also, ich muß widersprechen! Natürlich spürt man Windwirbel hinter den Rücken beim Überholen von Lastern, bei Gegenwind, Rückenwind, Seitenwind. Aber das spürt man auch bei rahmenfesten Verkleidungen – bloß viel indirekter. Mir persönlich ist es lieber, jede derartige Rührung im Lenker zu fühlen und sofort gegenhalten zu können.

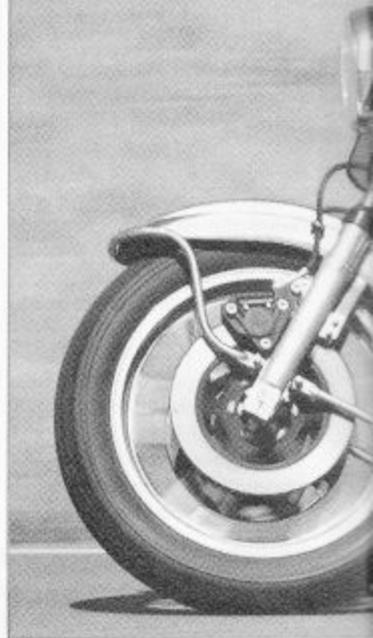
Ich bin also auch mit der Guzzi California II trotz gelegentlich heftiger Frühlingsstürme und Überholmanöver nie in Schwulitäten geraten. Dazu kommt, daß dies Motorrad enorm spurtreu ist; es rührt sich nicht bei schneller Geradeausfahrt und nicht in langegezogenen Autobahnkurven. Bei 1.56 Meter Radstand ist die Guzzi California II natürlich nicht direkt kurvengierig, aber sie läßt sich doch wunderschön in Schräglage bringen und dann auch um enge Ecken ziehen, ohne daß die Kräfte überstrapaziert werden.

Selbst ein langbeiniger Fahrer dürfte bei diesen Abmessungen kaum mit den seitlich herausragenden Zylinderköpfen in Kollision kommen. Die sehr breite, ausgezeichnet gepolsterte Sitzbank macht auch

Fahrspaß ohne Hektik: Die Guzzi California verspricht gemächliches Dahingleiten ohne technische Probleme

dem Sozios die Fahrt auf diesem Motorrad zum Vergnügen, auch über viele Stunden.

Der mächtige Tank faßt 23 Liter. Bei der gemächlich – genußvollen Straßenfahrt, Tempo 70 bis 90, zu dem dieser Motor erzieht – liefern weniger als fünf Liter auf 100 Kilometer durch die beiden Vergaser, das ergibt die ziemlich märchenhafte Reichweite von mehr als 450 Kilometern mit einer Tankfüllung. Selbst bei sportlicher Fahrweise ist dies Motorrad mit knapp über 6 Litern/100 km zufrieden. Da der Kardanantrieb praktisch keiner Wartung bedarf und die günstige Bauform des Motors ausgesprochen wartungsfreundlich ist,





wird der Geldbeutel des California-Trittbrettfahrers nicht übermäßig strapaziert, ausgenommen die Anschaffung und die Versicherungsprämie.

Die Guzzi mag in dieser Ausführung nicht jedermanns Sache sein, aber für weite Reisen im Schutz der Scheibe, wie für genußvolles Flanieren vor den Augen staunender Bewunderer vermag ich mir kaum Besseres vorzustellen. Robert Poensgen

... und die sportliche Le Mans III

Die Besitzer von italienischen Motorrädern begründen ihre Kaufentscheidung in der Regel so: Mamma mia, wen interessieren schon verkorkst konstruierte Blinkerschalter, mindere Lackqualität oder schlampig verlegte Elektrokabel unter der Sitz-

bank, wenn dafür das Fahrwerk stimmt, der Motor ordentlich nutzbare Power hat, und der Fahrspaß (worauf es beim Motorradfahren ja schließlich ankommt) praktisch keine Grenzen kennt.

Wenn man die Moto Guzzi Le Mans III ein paar Wochen lang gefahren hat, kann man solche Argumentation gut verstehen. Diese Guzzi ist ein durch und durch typisch italienisches Motorrad mit fabelhafter Straßenlage und durchzugskräftigem Motor, so daß ein paar Schwachstellen gerne in Kauf genommen werden können.

Die Sitzbank ist knallhart, dazu an den Kanten brutal ek-

Die Guzzi Le Mans reizt mit hervorragendem Fahrwerk und dem sportlichen Motor zur schnellen Kurvenhatz

kig geformt. „Komfortabel wie eine Betonmauer“, stand im Fahrtenbuch geschrieben. Für die tief angebrachten Lenkerstummel sind die Fußrasten zu weit vorne angebracht. Um den Starterknopf zu bedienen, muß der rechte Daumen seltsam nach innen verrenkt werden, das Choke-Plastikhebelchen unterhalb des linken Vergasers sitzt nicht nur versteckt, sondern ist auch mühsam zu bedienen. Nur zwei Positionen – entweder „auf“ oder „zu“ – sind möglich. Die mangelnde Dosierbarkeit des Chokes ärgert zunächst um so mehr, als der kalte Motor doch ein Weilchen braucht, bis er ohne Patscher und Verschlucker sauber Gas annimmt.

Und erst das Rückdrehmoment des längs eingebauten V-Motors! Bei jedem Gasstoß drückt es das Motorrad nach rechts, die gewaltige Schwungmasse, die quer zur Fahrzeugachse rotiert, ist deutlich zu spüren.

Einmal in Fahrt, muß man sich also an viele Eigenheiten gewöhnen: Den klappernden und ziemlich lauten Ventiltrieb, die sportliche Sitzposition, das Integral-Bremssystem, das bewegte „seitliche“ Eigenleben des Motors, die (notwendigen) langen Schaltpausen, die Schalter, das bizarre Instrumentenbrett und, und und. Aber wenn man sich auf der Guzzi einmal eingelebt hat, dann, ja dann kommt man aus dem Schwärmen nicht mehr heraus.

Das Fahrwerk ist so stabil, daß man glaubt, zwischen Vorder- und Hinterrad sei ein T-Träger eingeschweißt. Es steckt einfach alles weg, was unsere Straßen an Löchern, Huppeln, Längs- oder Querrillen so zu bieten haben. Da wackelt nichts, da pendelt nichts, mit stoischer Ruhe läuft die Guzzi dahin. Schnelle Kurven zügig zu durchfahren, ist eine ganz besondere Freude; auch der Geradeauslauf bei hohen Geschwindigkeiten läßt nichts zu wünschen übrig. Es soll hierbei sehr viel an den Reifen liegen, sagten uns die Guzzi-Techniker: „Pirelli Phantom sind hier o. k.“ – gut, es gab keinen Grund, etwas anderes zu fahren.



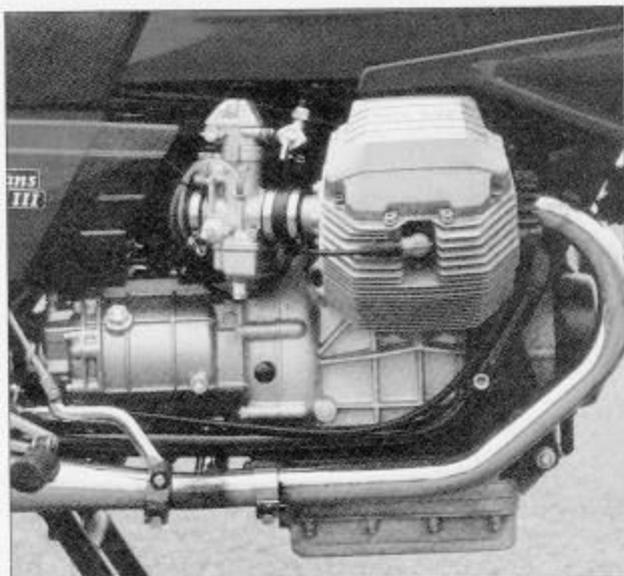
Doppeltest Moto Guzzi California II und Le Mans III

Nur enge Kehren mag die Le Mans nicht so gern, da wirkt sie kopflastig und schwerfällig. Überhaupt ist das Handling bei niedrigen Geschwindigkeiten behäbig. Für den Stadtverkehr gibt es sicherlich geeignetere Motorräder, aber das ist ja sowieso klar, oder?

Klar dürfte eigentlich auch sein, daß dieses italienische Sportmotorrad in Sachen Fahrkomfort nur wenig zu bieten hat. Die luftdruckunterstützten Federbeine (Motobécane, der deutsche Guzzi-Importeur empfiehlt, auf 4 bar aufzupum-

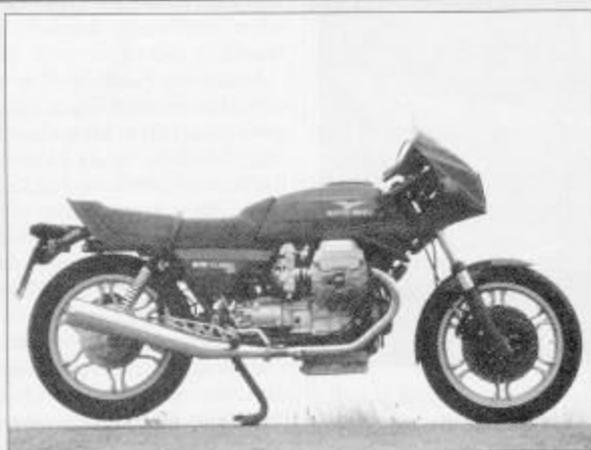
pen) sind auch auf der untersten von fünf Federvorspannungsstufen noch recht hart. Die Telegabel (hier lautet die Guzzi-Empfehlung 3,5 bar) ist zwar etwas weicher abgestimmt, aber das Prädikat „komfortabel“ läßt sich auch hier beim besten Willen nicht verwenden. Da die straffe Abstimmung aber ganz wesentlich zum guten und sicheren Fahrverhalten beiträgt, muß man das in Kauf nehmen. Wenn überhaupt etwas am Fahrwerk zu kritisieren ist, dann die etwas schwach dimensionierte Gabel (Standrohrdurchmesser 35 mm), die sich bei harter Betätigung der Vorderradbremse verzieht.

Das Durchzugsvermögen des Le Mans-Motors ist immer wieder beeindruckend. Die nüch-



Weniger Hubraum, mehr Leistung bei der Le Mans. Konventionelle Rasten, Fußbremse bei beiden als Integriertbremse

Einerseits . . .



Sofa-Sattel statt Sportsitzbank, Hirschgeweih statt Stummellenker, Koffer statt Spoilerheck, Plexi-Scheibe statt Bikini-Verkleidung und Trittbretter statt normaler Fußrasten: Der Umstieg von der sportlichen Le Mans III auf die gemütliche California II ist ein Wechsel in eine andere Motorradwelt. Dennoch: Die Technik hat mehr Gemeinsamkeiten, als das Äußere ahnen läßt.

Man muß sich innerlich nur etwas umstellen und mit der nötigen Gelassenheit an die California II herangehen, um deren Qualitäten richtig auskosten zu können. Mir persönlich hat dies keine großen Schwierigkeiten bereitet.

Warum auch? Gemächlich durch die Lande streifen, aufrecht und bequem im Sattel sitzen, hat schließlich auch seine Reize, insbesondere weil dieser dicke Dampfer dafür wirklich wie geschaffen ist, mehr jedenfalls als mancher japanische Soft-Chopper.

Ich muß allerdings gestehen, daß ich als Käufer vor der Wahl gestellt, zwischen der Le Mans und der California wählen zu müssen, eher das Sportgerät vorziehen würde. Ab und zu locker wie einst Peter Fonda Motorrad zu fahren, ist ja ganz nett. Aber auf Dauer gesehen, macht mir ein sportliches Motorrad eben doch mehr Spaß.

Gerhard Rudolph

. . . und andererseits

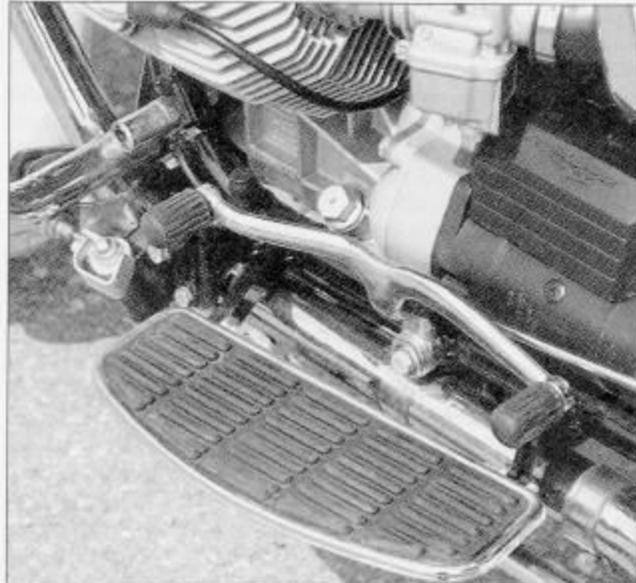


Wenn ich dreißig Jahre jünger und dreißig Kilo leichter wäre, würde ich mir angesichts der beiden Guzzis – hier California, dort Le Mans – wahrscheinlich auch vorgenommen, wie der selige Grieche Paris in der Antike, der derjenigen Dame einen Apfel zu werfen sollte, die er für die Schönste hielt.

Mein Apfel würde vermutlich genauso zwischen die beiden Italiener kullern. Denn die Le Mans hat auch in meinen Augen beträchtliche Qualitäten. Damit eine gut ausgebaute Kurvenstraße entlangzujagen, das läßt den Puls schon etwas schneller gehen und juckt ganz erheblich in der Gashand. Fast ge-

be ich denen recht, die behaupten, nur Fliegen (in der Luft natürlich) sei schöner. Aber jene Abstriche an Komfort, die Gerhard Rudolph in seinem Test schildert, wären für mich (und andere?) der Grund, sich für die California zu entscheiden. Zumal der Gedanke mir einfach pervers erscheint, den edlen Renner Le Mans hoch mit Gepäck zu beladen, gar auch noch Koffer hinten dran zu bauen, wenn ich auf Tour gehen will.

Ich wüßte eigentlich nur eine Lösung: beide Guzzis in die Garage stellen und wechselweise, je nach Verwendungszweck, in den einen oder anderen Sattel steigen . . . *Robert Poensgen*



Die California hat Trittbretter und eine Schaltwippe. Zum Schalten und Bremsen muß man den Fuß leicht anheben

ternen Zahlen auf dem Papier (850 Kubikzentimeter Hubraum, 76 PS bei 7700 Touren und ein maximales Drehmoment von 75 Nm bei 6500/min) sind weit weniger dramatisch als das, was sich in der Praxis tatsächlich abspielt. Der „Bumms“ aus mittleren Drehzahlen heraus ist einfach phänomenal. Natürlich kann man die Guzzi, wenn es unbedingt sein muß, auch ordentlich drehen lassen, aber im ganz normalen und täglichen Einsatz pendelt der Zeiger des großen Veglia-Drehzahlmessers meist zwischen drei- und fünftausend Touren.

Die bullige Motorcharakteristik und das gute Fahrwerk führen dazu, daß man, auch bei flüssiger, cooler Fahrweise, doch recht flott durch die Lan-

de streift, ohne sich dessen eigentlich recht bewußt zu werden. Das ist nicht die hektische Sportlichkeit einer Yamaha RD 350 LC (ob mit oder ohne Powervalve), sondern eine effektive, nonchalante Sportlichkeit, die sich in erstaunlich hoher Fahrerschnittigkeit nieder schlägt.

Sicherlich hat Moto Guzzi die Le Mans III gerade deshalb mit einer so aggressiven Optik versehen: kleine Verkleidung, hochgezogene Auspuffanlage, Spoilersitzbank und flammendes Rot dokumentieren unmißverständlich, daß mit diesem Apparat schneller und sportlicher gefahren werden kann, als es die, verglichen mit japanischen Maßstäben, antiquierte Motortechnik vielleicht vermuten läßt. Denn das 90 Grad V-Triebwerk, das einst als Stationärmotor für Betonmischmaschinen und Stromgeneratoren gebaut und 1966 erstmalig als Antriebsquelle der Moto Guzzi V 7 (mit 700 cm³) Verwendung fand, kommt auch 1983 mit „nur“ zwei Ventilen pro Zylinder aus, die über eine untenliegende Nockenwelle via Stößelstangen und Kipphebel betätigt werden.

Viel Sprit braucht die Guzzi nicht. Durchschnittlich liefern 6,8 Liter Superbenzin durch die beiden Dellorto-Vergaser, Je nachdem, ob man nun zahm durch die Gegend bummelt oder stramm über die Autobahn ballert, läßt sich dieser Wert um jeweils zwei Liter nach unten oder oben drücken. Der Tank, ein 25 Liter-Faß, steht auch diesem sportlichen Motorrad gut zu Gesicht. Reichweite also etwa 350 Kilometer.

Hat man sich einmal an die eigenwillige Charakteristik der Moto Guzzi Le Mans III gewöhnt, was unter Umständen etwas länger dauern kann, sind dem Fahrspaß nicht viele Grenzen gesetzt. Viel Dampf aus dem Drehzahl-Keller und ein Fahrwerk, das die Leistung tadellos verkraftet – das sind Kriterien, die in der Praxis überzeugen. Und zwar so sehr, daß man eines Tages zu den Motorradfahrern gehört, die über Kleinigkeiten, wie zum Beispiel nicht optimale Blinkerschalter, großzügig hinwegsehen können. *Gerhard Rudolph*

mo 8/83		Die technische Daten der Moto Guzzi Le Mans III und California II	
Typ	850 Le Mans III	1000 California II	
Motor	Fahrtwindgekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, Zylinderwinkel 90 Grad	←	
Ventilsteuerung	Zwei Ventile pro Zylinder über eine untenliegende, kettongetriebene Nockenwelle, Stößelstangen und Kipphebel betätigt	←	
Bohrung x Hub	83 x 78 mm	88 x 78 mm	
Hubraum	844 cm ³	942 cm ³	
Verdichtung	9,8	9,2	
Nennleistung	76 PS (56 kW) bei 7700/min	67 PS (49 kW) bei 6700/min	
Max. Drehmoment	75 Nm (7,6 mkg) bei 6500/min	76 Nm (7,7 mkg) bei 5200/min	
Vergaser	Zwei Dellorto-Rundschiebervergaser Ø 36 mm	Ø 30 mm	
Elektr. Anlage	Kontaktgesteuerte Batterie-Zündung 12 V Wechselstromgenerator 280 Watt Batterie 12 V/21 Ah	←	Batterie 12 V/25 Ah
Kraftübertragung	Primärtrieb über Zahnräder (Z 21/17) i _{prim} 1,235, Sekundärtrieb über Kardanwelle (Z 33/7) i _{sec} 4,714, Zweischeiben-Trockenkupplung, Klauengeschaltetes Fünfgang-Getriebe, Gangstufen 2,469 / 1,714 / 1,293 / 1,073 / 0,926	←	2,0 / 1,388 / 1,047 / 0,898 / 0,750
Fahrwerk	Doppelschiefen-Rohrrahmen mit demontierbaren Unterzügen, luftdruckunterstützte Teleskopfedergabel, Standrohr Ø 35 mm, Hinten luftdruckunterstützte, hydraulisch gedämpfte Federbeine, Federbasis fünfmal verstellbar	←	
Gesamtlänge	2190 mm	2400 mm	
Radstand	1485 mm	1565 mm	
Nachlaufwinkel	62 Grad	62,5 Grad	
Nachlauf	110 mm	95 mm	
Federweg vorn/hinten	105/70 mm	105 / 95 mm	
Lenkerhöhe	860 mm	1120 mm	
Lenkerbreite	580 mm	770 mm	
Sitzbankhöhe	720 mm	820 mm	
Sitzbanklänge	715 mm	680 mm	
Bremse vorn/hinten	Guzzi-Integralbremsystem, hintere und vordere linke Scheibe über Fußbremshebel hydraulisch, vordere rechte Scheibe über Handbremshebel hydraulisch betätigt, gelochte Bremscheiben vorn Ø 300 mm, hinten Ø 240 mm	←	
Bereifung vorn/hinten	Leichtmetall-Räder mit fünf Doppelspeichen, Borani-Hochschulterfelgen 2,15 x 18 CP2WM3, Bereifung Pirelli Phantom mit Schlauch vorn 100/90 V 18, hinten 110/90 V 18	←	Leichtmetall-Räder mit fünf Doppelspeichen, Borani-Hochschulterfelgen 2,15 x 18 CP2WM3, Bereifung Pirelli MT 18 mit Schlauch vorn und hinten 110/90 H 18
Gewicht vollgetankt mit Werkzeug und Öl	246 kg	279 kg	
Zul. Gesamtgewicht	430 kg	460 kg	
Tankinhalt	25 Liter (davon 4 Liter Reserve)	23 Liter (davon 4 Liter Reserve)	
Hersteller	Moto Guzzi S.E.I.M.M., Mandello del Lario (Como) Italien		
Importeure	D: Deutsche Motobécane GmbH, Aachener Straße 23, 4800 Bielefeld A: Reiner, Sechskirngelstraße 12, A-1010 Wien CH: S.I.D. Moto Guzzi S.A., CH 1950 Stien		
Preis	12110 Mark	12300 Mark	