Mai 1986 4 DM Österreich: 35,- Schweiz: sfr 4,50

MOTORRAD-MAGAZIN

MO

Heft 5

Zu gewinnen! Yamaha XJ 600

Honda VFR 750 F

TECHNIK **Zerlegt:** Einblick in den Honda VFR 750 F-Motor

TEST **Exklusiv!** Der neue KTM 600 Viertakter

KTM 600 Viertakt

TEST **Erster echter Vergleich** BMW K 100 RT gegen Kawa 1000 GTR. Die beiden neuen Super-Tourer im harten Test

BMW K 100 RT

Kawasaki 1000 GTR

BMW gegen Kawasaki

Guzzi-Gespann

Harley 1340 Heritage

EXTRA **Gespann-Teil:** Tests, Marktübersicht und Erlebnis-Tour

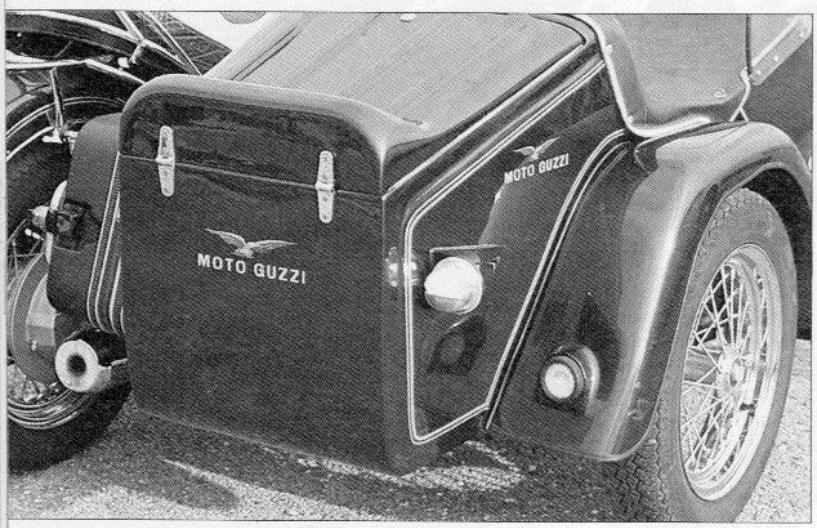
NEU **Test:** Vier neue Harleys von 13 630 bis 26 300 DM

Die Dampfgondel

Seitenwagentaugliche Motorräder verlassen heute kaum noch eine Motorradfabrik. Anders bei Moto Guzzi. An die V-Twins aus Maranello darf man nach kleinen Eingriffen einen Seitenwagen dranhängen. Das ließ sich Helmut Walter aus Körle nicht zweimal sagen. Sein schlichtes, aber ehrliches Gespann bereichert sogar das offizielle Guzzi-Lieferprogramm

Wankelmütige gibt es immer wieder. Für Leute dieses Schlages, die sich nicht entscheiden können, ob sie nun lieber ein Zwei- oder ein Dreirad treiben möchten, baut Gespann-Spezialist Walter aus Körle bei Kassel die Quadratur des Kreises: Guzzi-Gespanne, deren Boot – aus hauseigener Fabrikation – sich mal eben so abschrauben läßt, etwa für die Fahrt zum Milchmann um die Ecke.

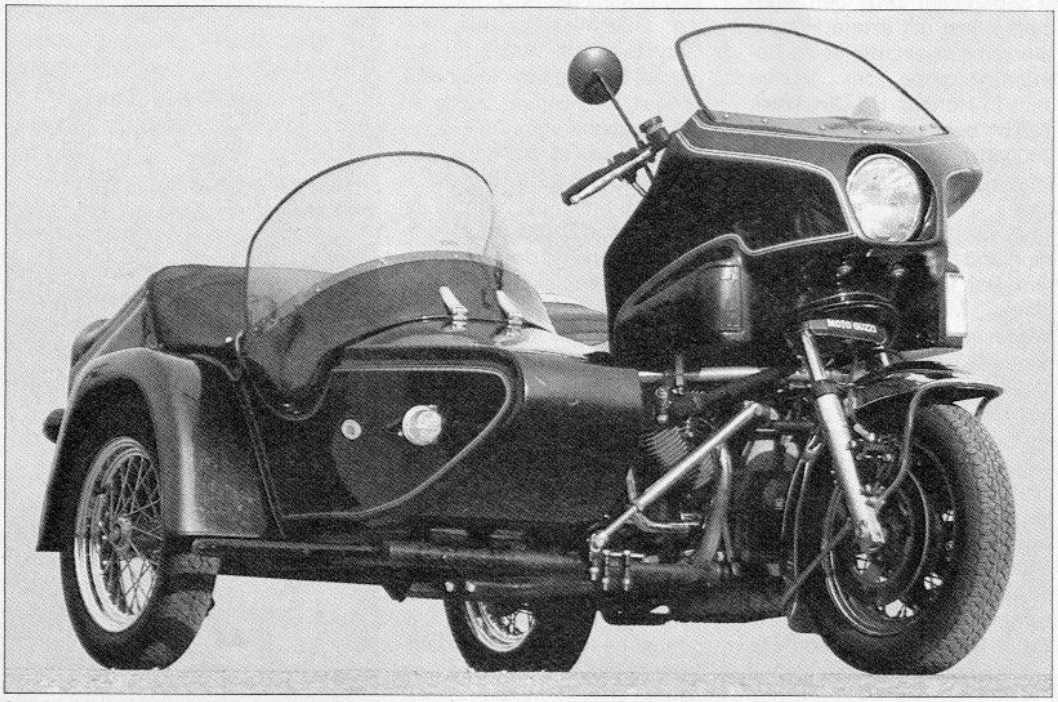
Die Basis ist solide. Eine Guzzi ist ein kerniger Brocken, wenn auch eigentlich gar nicht italienisch: nicht leichtfüßig, nicht flatterhaft, sondern schwer und solide.



Wenn der 1000er Twin losgrummelt, dann klingt das wie das Brummen eines Berggeistes aus dem Appenin. Und wenn er dann anschiebt, der Berggeist, dann geht es unaufhaltsam vorwärts, bis der Tacho bei 140 stehenbleibt. Das beeindruckt so an dieser Fuhre: der Ton und der Schub. Dafür muß man allerdings eine schwergängige Kupplung und eine auch nicht gerade mit der Stiefelspitze zu betätigende Schaltung in Kauf nehmen.

Unter den Bremsen haben wir schon griffigere gespürt. Auch wenn die Original-Anlage üppig bemessen ist, vergeht doch einige Zeit, bis der Dampfer steht.

Gepäckprobleme stellen sich nicht – wozu gibt es denn einen Kofferraum?



Imposanter Anblick: 330 Kilo Gespann pur, die der bekannte 67 PS-Motor vorwärtstreibt

Grund zum Ärgern liefert der schwergängige Gaszug mit zu langem Weg. Da das Gespann bei hoher Geschwindigkeit nachhaltig nach rechts zieht, halten auch teutonische Arme Geschwindigkeiten zwischen 130 und 140 km/h nicht viel länger als 100 Kilometer am Stück aus. Aber wozu ist man zu zweit: Der Seitenwagenpassagier darf mit der linken Hand Gas geben und den Rechtsdrall ausgleichen helfen. Das schafft zufriedene Passagiere auf eintönigen Autobahnstrecken.

Aber für die Bahn hat Guzzi ja auch Solomaschinen im Programm. Also auf die Landstraße mit dem Dampfer. Hier zeigt sich, daß so eine Mehrzweck-Guzzi doch einen Kompromiß darstellt: In scharf gefahrenen Kurven bockt die Telegabel. Die Querkräfte führen zum Verwinden der Gabelholme, die dann zu sehr beschäftigt sind, um auch noch auf Bodenunebenheiten anzusprechen. Klar wäre eine geschobene Schwinge die bessere Lösung, aber auch teurer. Ein Spargespann ersteht man dennoch nicht mit der Walter-Guzzi. Immerhin kostet sie ja auch fast 20 000 Mark.

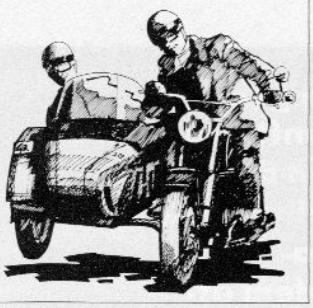
Neben dem teutonischen Charakter bringt die Italienerin aber auch noch einen Schuß irischen Blutes mit. Sie ist laut, stark und – bauartbedingt – dem Suff ergeben. Diese Wesenszüge verleihen ihr einen Charakter, der an alte Dreirad-Zeiten erinnert.

Gespannräuber und Perfektionisten werden damit nicht viel anfangen können. Aber wenn jemand schaltfaul, eben gemütlich, durch die Lande bummeln will, mit viel Dampf ▶

GESPANN EXTRA

Ein großes Aufatmen geht durch die Gespannzunft: Nachwuchssorgen gehören der Vergangenheit an, eine Modellvielfalt in bester japanischer Art bietet jedem etwas. mo stellt mit der Guzzi-Dampfgondel und dem K 100 RS-Raumgleiter Vertreter zweier Gespann-Generationen vor. Eine Übersicht auf den darauffolgenden Seiten nennt die wichtigsten Gespannbauer hierzulande

Test: California-Gespann von Walter



GESPANN EXTRA

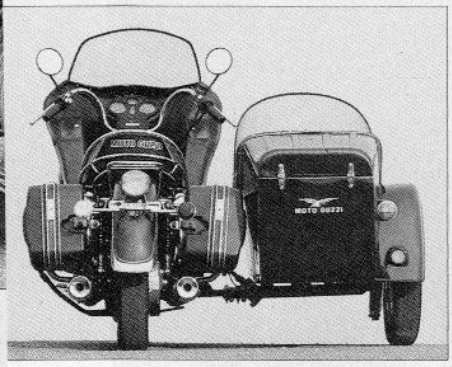
in allen Lebenslagen und Stauraum für einen halben Junggesellen-Hausrat, dann greift er zur Guzzi. Oder träumt von ihr.

Wenn er darf. Denn aus dem Boot können schon mal lautstarke Proteste den Fahrtwind durchschneiden. Zwar sitzt es sich recht bequem rechts unten neben dem Fahrersitz. Aber das Koni-Federbein an der gezogenen Seitenwagenschwinge trägt unverkennbar sportliche Züge, wenn man das mal mit „hart gefedert" gleichsetzen will.

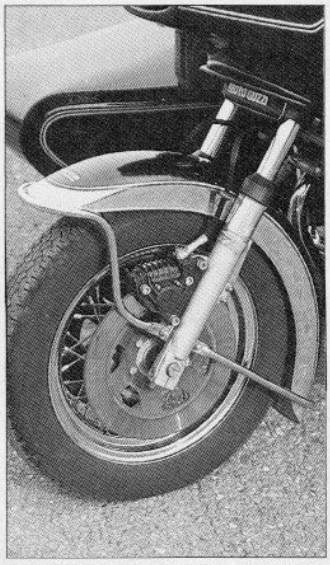
Das Boot dann einfach abzuschrauben, ist allerdings auch keine befriedigende Lösung. Es sei denn, man hat immer die entsprechenden Soloreifen dabei. Mit den 15 Zoll-Drahtspeichenrädern und den aufgezogenen 125 SR Gürtelreifen, die für den Gespannbetrieb die Grundausstattung darstellen, läßt es sich nicht einmal passabel auf dem Highway rollen. Abhilfe schaffen kann da nur ein zweites Räderpaar für den Solobetrieb.

Zu teuer? Nun ja, billig ist der Guzzi-Spaß ohnehin nicht. Der gewaltige Frontquerschnitt – zumal mit der ausladenden Halbschalenverkleidung – treibt den Verbrauch in die Höhe. In der Stadt fließen über zehn Liter durch die beiden Dell'Orto Schiebervergaser; auf der Autobahn nur wenig darunter. Der Landstraßensuff pendelt sich zwischen sechs und sieben Litern ein, wenn man die Gürtelreifen scharf auf dem Asphalt radieren läßt. Bummelei im Fünften schont natürlich das Sprit-Budget der Besatzung und die Umwelt. Aber dann macht's nicht mehr halb soviel Spaß.

Doch den Bootszuschlag zu bezahlen, fällt nicht schwer mit diesem Gespann. Mit dem kernigen Ton und dem fulminanten Schub gehört es zu den seltenen Schiffen, die einfach Spaß machen, ohne vor lauter Perfektionismus blutarm zu wirken. *Dr. Peter Falb/wt*

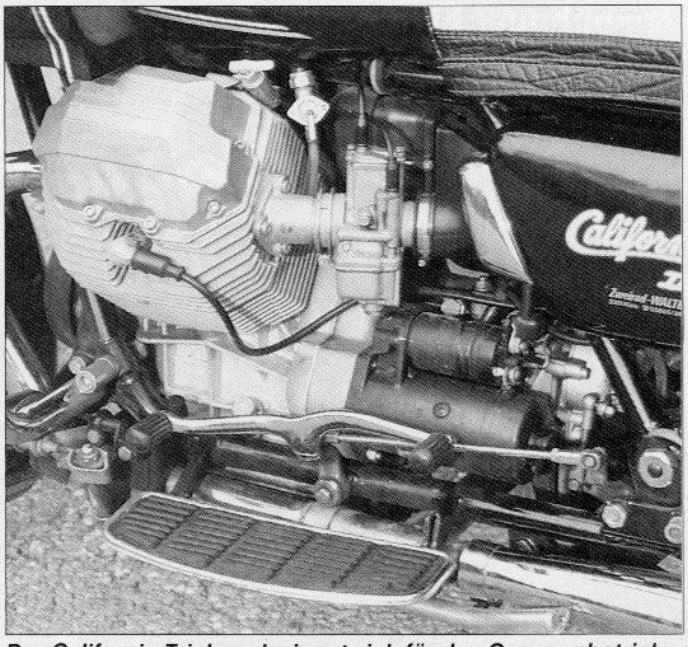


Der Walter-Seitenwagen mit dem hochgezogenen Heck paßt gut zur California. Koffer, Lenker und Verkleidung verraten den Einsatzzweck

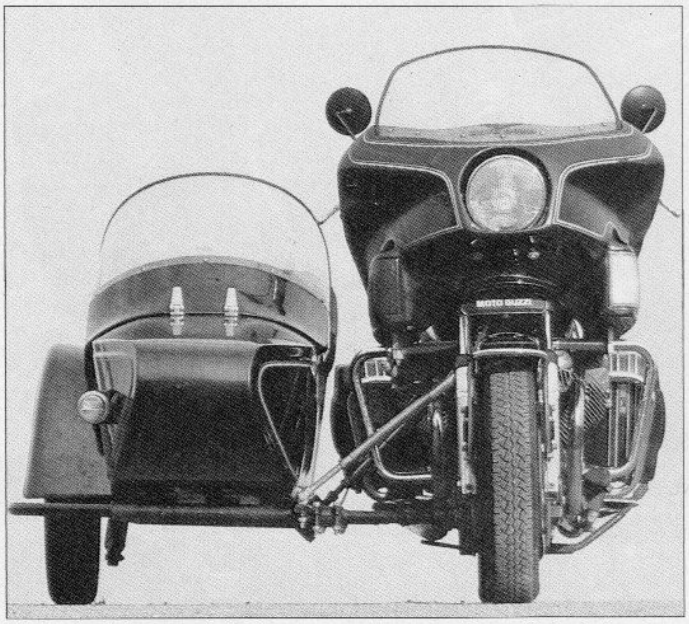


Gabel und Bremsanlage bleiben unverändert. Das ist einfacher, aber nicht die beste Lösung

Fotos: Scheibe



Das California-Triebwerk eignet sich für den Gespannbetrieb



Ein Luftwiderstandsbeiwert, von dem nur Dampfloks träumen

Daten Moto Guzzi California II mit Walter-Seitenwagen

Motor	Leistung 67 PS (49 kW) bei 6700/min; maximales Drehmoment 76 Nm (7,6 mkp) bei 5200/min. Fahrtwindgekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, Zylinderwinkel 90 Grad. Zwei Ventile pro Zylinder über eine untenliegende, kettengetriebene Nockenwelle, Stößel, Stoßstangen und Kipphebel betätigt. Bohrung x Hub 88 x 78 mm, Hubraum 949 cm³, Verdichtung 9,2 Zwei Dell'Orto-Schiebervergaser ∅ 30 mm. Kontaktlose Zündung.
Kraftübertragung	Seilzugbetätigte Zweischeiben-Trockenkupplung, klauengeschaltetes Fünfgang-Getriebe, Elektrostarter. Endantrieb über Kardanwelle.
Fahrwerk	Serienmäßiger Guzzi-Doppelrohrrahmen, Vierpunkt-Seitenwagenanschluß, zwei Kugel- und zwei Flachbolzenanschlüsse. Luftunterstützte Telegabel, ∅ 35 mm, Federweg 125 mm. Hinten Stahlrohrschwinge mit zwei luftunterstützten Federbeinen, Federverstellung dreifach, Federweg 80 mm. Stahlrohrrahmen mit gezogener Schwinge und vierfach verstellbarem Koni-Federbein am Seitenwagen. Speichenräder 15 Zoll. Vorne hydraulisch betätigte Brembo-Doppelscheibenbremse, ∅ 300 mm, hinten Scheibenbremse ∅ 250 mm, hydraulisch über Integral-System betätigt, Seitenwagen ungebremst. GFK-Boot in Gummi gelagert, am Rahmen verschraubt.
Maße und Gewichte	Radstand 1565 mm, Nachlauf 70 mm, Nachlaufwinkel 62 Grad, Lenkerbreite 780 mm, Spurbreite 1140 mm, Länge 2270 mm, Breite 1500 mm, Gewicht ca. 330 kg, zulässiges Gesamtgewicht 620 kg.
Ausstattung	Tankinhalt 23 Liter, auf Wunsch Zusatztank 20 oder 27 Liter, H 4-Licht, Halbschalen-Lenkerverkleidung, Sturzbügel, Trittbretter.
Meßwerte	Höchstgeschwindigkeit ca. 140 km/h, Verbrauch je nach Einsatzzweck zwischen 7 und 10 Liter.
Preis	19 900 Mark
Hersteller	Walter, Motor-Center Körle, Im Mülmischtal 3, 3501 Körle.