

DAS **MOTORRAD**

Test
MOTO GUZZI 850
CALIFORNIA

Test
MAICO
MC 250

Gedanken um
neue Rennformel

250er
Moto Cross -
WM-Finale

Lederbekleidung
2-teilig



10

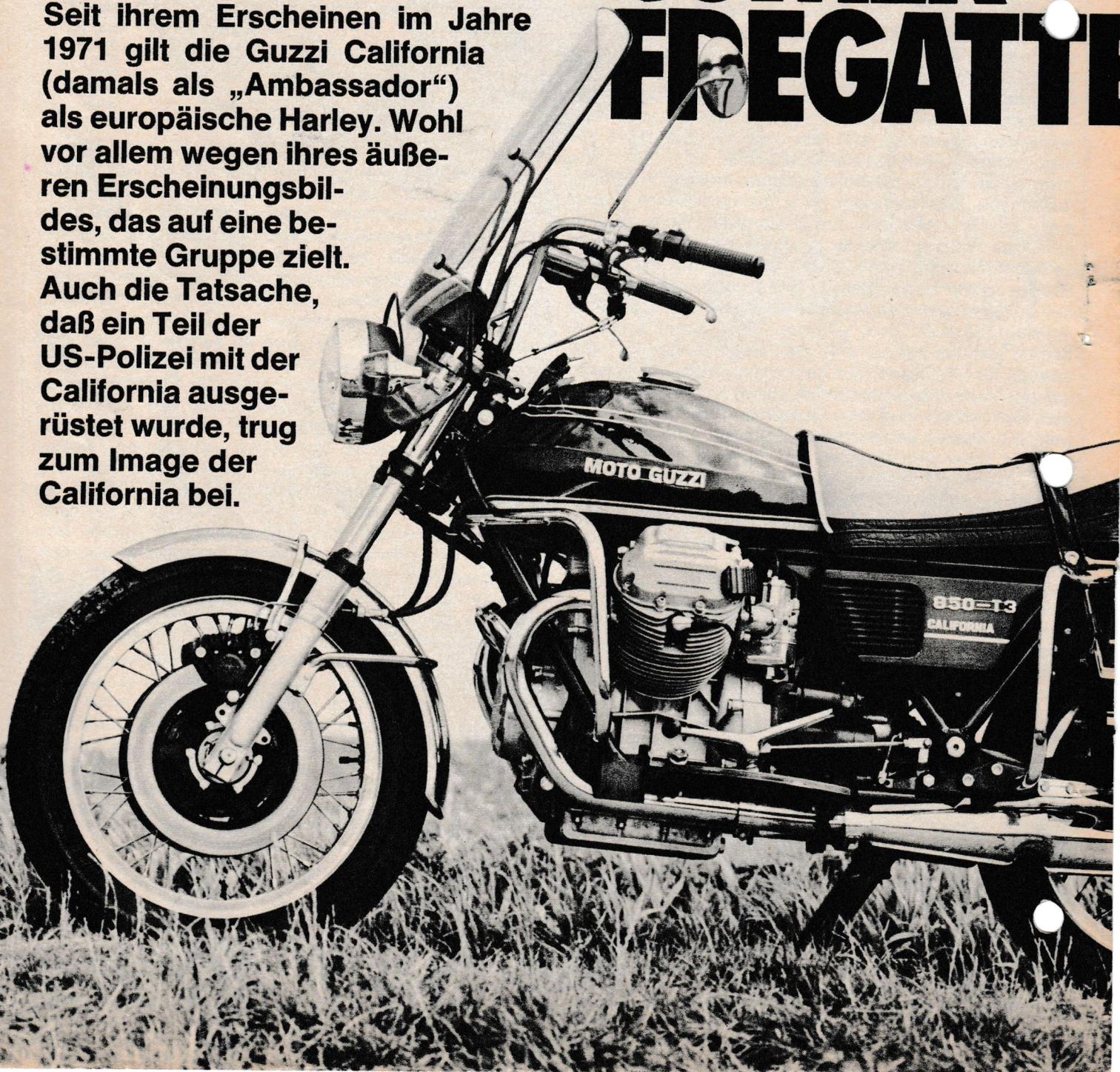
20. September 75 DM 2,-
Dänemark Dkr 22,- Finnland Fmk 5,-, Griechenland FF 4,20, Eritreienland Dr 30,-, Italien Lit 650, Jugoslawien Din 20,-, Kanada Cdn 3,20,-, Luxemburg Lfranz 2,-, Niederlande flk 2,40, Norwegen nkr 5,- (inkl. moms.), Österreich GS 17,- (inkl. MwSt.), Portugal Esc 25,-, Spanien Ptas 60,-, Schweden skr 4,25 (inkl. moms.), Schweiz sfr 2,50, Tunesien din - 50, Türkei TL 13,-, USA US \$ 1,25,-.

Printed in Germany

DAS MOTORRAD testet
**MOTO GUZZI 850
T3 CALIFORNIA**

Seit ihrem Erscheinen im Jahre 1971 gilt die Guzzi California (damals als „Ambassador“) als europäische Harley. Wohl vor allem wegen ihres äußeren Erscheinungsbildes, das auf eine bestimmte Gruppe zielt. Auch die Tatsache, daß ein Teil der US-Polizei mit der California ausgerüstet wurde, trug zum Image der California bei.

**COMER
FREGATTE**





Die neue California T 3 wartet schon auf Antrieb mit stilistisch moderneren Zügen auf als ihre Vorgängerin. So hat sie etwas vom gestreckten Aussehen der anderen neuen Guzzis, bedingt durch den Sportrahmen mit seinen angeschraubten Unterzügen, wie ihn heute alle großen Modelle dieser Marke besitzen. Die Telegabel aus Guzzi-eigener Fertigung und die Hinterradschwinge mit Federbeinen

sind ebenfalls identisch mit den entsprechenden Baugruppen der Sportmodelle. Sie garantieren zusammen mit dem Rahmen praxisgerechten Federungskomfort und ausgezeichnetes Fahrverhalten.

Schneller Start

Die Startvorbereitungen beginnen mit ein wenig Mühsal: Man muß das knapp

COMER FREGATTE

fünf Zentner schwere Gefährt nämlich vom Mittelständer ganz un-italienisch herunterwuchten, eine Seitenstütze fehlt. Die Schwierigkeiten, die unser TÜV jenen Herstellern bereitet, die eine selbständig einklappende Seitenstütze nicht zu liefern imstande sind, hat man bei Guzzi dadurch umgangen, daß man das Corpus delicti gleich ganz wegließ . . .

Die Guzzi-Motoren sprangen bei warmer Witterung schon immer sehr spontan an. Der Start wurde jetzt dadurch erleichtert, daß die beiden auf den Vergasern sitzenden, etwas Fingerakrobatik erfordernden Choke-Hebel durch einen gemeinsamen ersetzt worden sind. Dieser hat seinen Platz zwischen linkem Zylinderkopf und Rahmen und ist über zwei Züge mit den Starterdüsen verbunden.

Gute Sitzposition

Für die satte Art der Fortbewegung stimmt die Sitzposition: Bei der relativ geringen Sitzhöhe erreichen die Füße bequem die Erde. So haben auch kleinere Fahrer keine Rangierschwierigkeiten. Ruhen die Füße auf den Trittbrettern, so sind die Beine dennoch nicht zu stark angewinkelt.

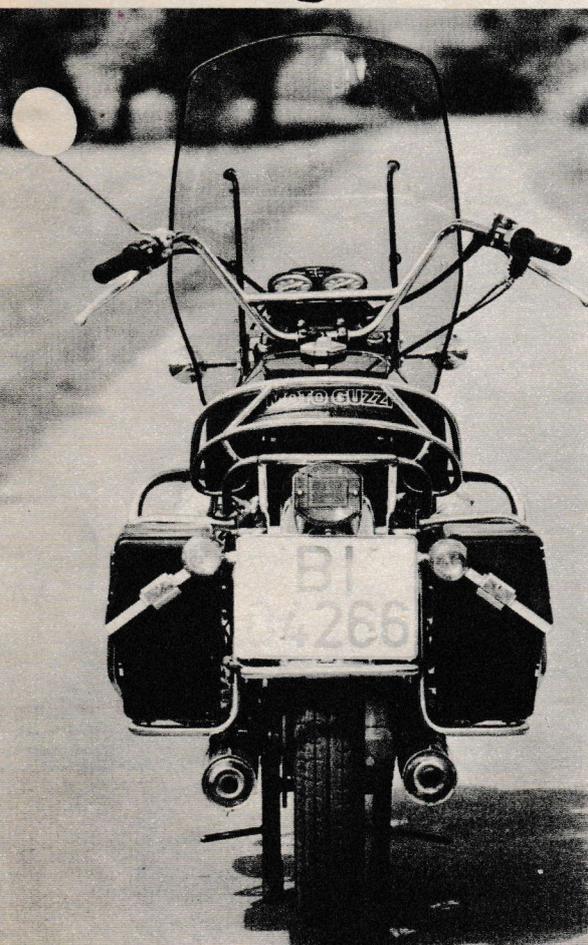
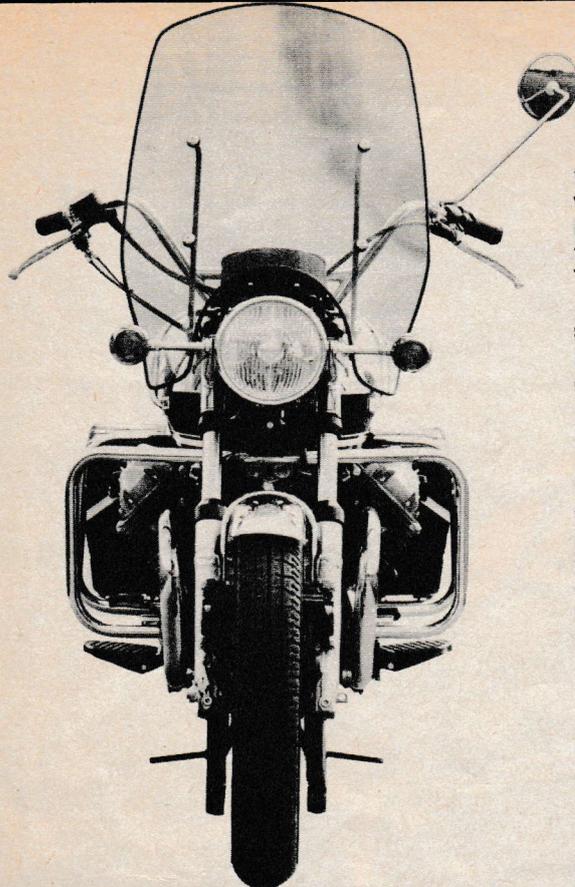
Hat man dann hinter der großen Windschutzscheibe Platz genommen und faßt die weit auseinanderliegenden, schön weichen Gummigriffe am Hochlenker (böse Zungen sagen zu solchen Lenkstangen immer „Hirschgeweih“), so bekommt der Oberkörper automatisch eine nahezu senkrechte Haltung. Das Einlegen des ersten Gangs ist keine reine Freude. Aus zweierlei Gründen: Einmal muß zum Bedienen der Schaltwippe das linke Bein ganz angehoben werden, zum andern ist die Schaltung durch ungünstige Hebelübersetzungen so schwergängig, daß man fast gewalttätig hintreten muß.

Nun gut – die Fahrt beginnt, und der Fahrer „gleitet“ mit der California vordann – zuerst durch Stuttgarts Innenstadt, wo einen die Blicke aller „modernen“ Mädchen verfolgen. Die noch jungen schauen beifällig, die reiferen etwas spöttisch lächelnd. Im dichten Feierabendverkehr nervt leider die mühselige Leerlaufsucherei an den Ampeln etwas.

Sturm hinter der Scheibe

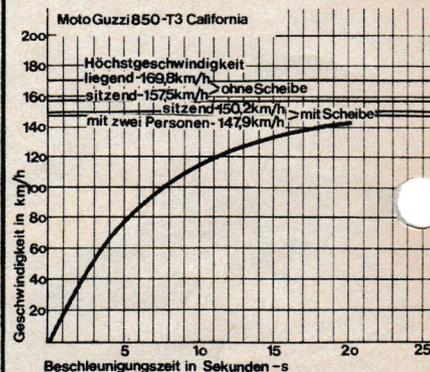
Ist die Windschutzscheibe besser als ihr Ruf? Bis ca. 80 oder 90 km/h herrscht tatsächlich eine gewisse „Windstille“ hinter der Scheibe. Bei schnellerer Fahrt bricht jedoch ein wahrer Sturm los, der den Helm vom Kopf zu lupfen droht, an der Brille setzt oder die Scheibe des Integralhelmes bei offenen Druckknöpfen hochzieht. Hinter

der Schutzscheibe herrscht ein starker, mit der Geschwindigkeit zunehmender Unterdruck („Sog“), der alles, was beim Motorradfahren normalerweise nach hinten flattert, nach vorn zieht.



Oben: Die California von vorne: ganz im Harley-Look.
Letzter Blick: So wirkt sie wie ein „Siebentalerpfed“ – aber wer breit baut, kann auch was vertragen.

Technische Daten Moto Guzzi 850-T 3 California



Motor

Luftgekühlter Zweizylinder-V-Motor. Bohrung x Hub: 83 mm x 78 mm; Gesamthubraum 844 ccm. Nennleistung 59 DIN-PS bei 6900/min. Einteilige, geschmiedete Kurbelwelle, voll gleitgelagert.

Vergaser

Zwei Dellorto-Vierkantschiebervergaser, Ø 30 mm, mit Luftfilter.

Kraftübertragung

Zweischeiben-Trockenkupplung. Sekundärtrieb über Doppelkrenzelgelenk, Kardanwelle und palloidverzahnte Kegelräder. Klauengeschaltetes Fünfganggetriebe.

Ausstattung

Serienmäßig mit Packtaschen und Scheibe.

Preis

DM 9260,- + Nk.

Meßwerte

(gemessen mit 70 kg schwerem Fahrer in Lederkombi)

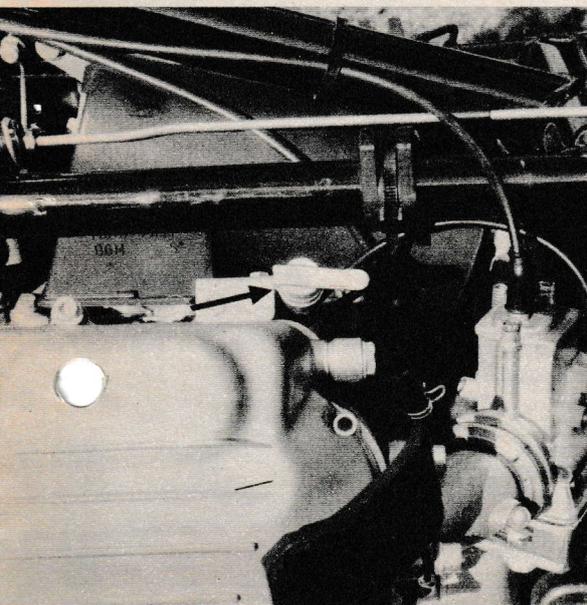
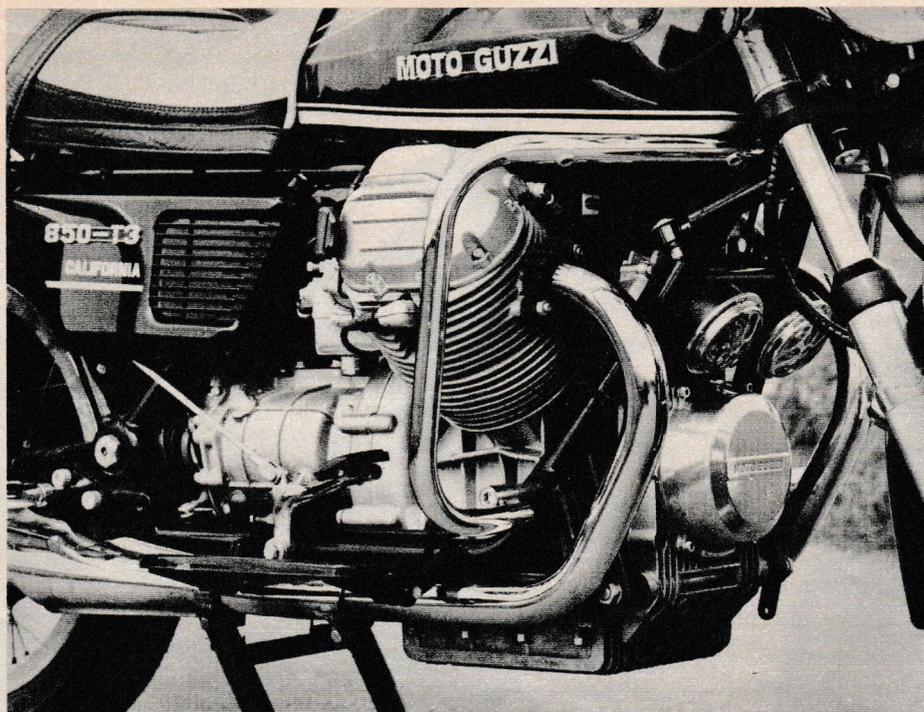
0- 60 km/h	3,5 s
0- 80 km/h	5,2 s
0-100 km/h	7,7 s
0-120 km/h	11,2 s
0-140 km/h	18,0 s

Höchstgeschwindigkeiten

(mit Scheibe)

solo aufrecht sitzend	150,2 km/h
mit zwei Personen	147,9 km/h
(ohne Scheibe)	
solo aufrecht sitzend	157,5 km/h
solo langliegend	169,8 km/h

COMER FREGATTE



*Oben: Der stattliche Zylinderschutzbügel, der serienmäßig angebaute hydraulische Lenkungsdämpfer, richtige Trittbretter und ein Fußbremshebel à la 30 Tonnen-Lastzug machen deutlich, welcher Kunden-Geschmack mit dieser „Super“-Ausstattung angesprochen werden soll.
Unten: Nach Demontage des Tanks kann man die aufwendige, neu konzipierte Ansaugeräuschkämpfung unter dem Rahmenrohr erkennen. Starthilfe (Pfeil) und Wärmeschutzblende am Zylinderkopf sind ebenfalls neu. Fotos: Schwab, Bauer (2)*

Strömungsfachleute haben schon seit langem für den Zusatz „Windschutz“ kaum mehr als ein Lächeln übrig . . . Beim Bremsen mit dem Fuß – übrigens eine recht gefühllose Angelegenheit, da der Fuß vom Trittbrett genommen werden muß und dann nur eine kurze Abstützung findet – taucht das Motorrad sehr kräftig in die Gabel ein. Das ist eine Auswirkung der neuen Kombi-Bremse, die über den Fußbremshebel gleichzeitig auf Vorder- und Hinterrad wirkt. Die Vibrationen, die man bei der normalen Guzzi 850 dank den dicken Fußrastengummis kaum spürt, wirken sich auf den fest angeschraubten harten Trittbrettern nachhaltiger aus. Man sollte deshalb über das anfängliche Kitzeln an den Fußsohlen nicht lächeln, denn nach -zig Kilometern schlafen tatsächlich leicht die Füße ein. Auf der Autobahn lief unsere California nach Tacho über 180 km/h. Die Lichtschrankenmessung in Hockenheim rückte dann die Maßstäbe wieder zu recht: Die angezeigten etwa 180 sind in Wirklichkeit echte 157 km/h, die Tachovoreilung liegt also bei diesem Motorrad außerhalb des Tolerierbaren. Wenn man diesen Wert zu den 59 DIN-PS (früher 56) in Relation setzt, muß man sich fragen, ob die Guzzi soviel positive Tacho-Mißweisung nötig hat. Übrigens sind die drei Mehr-PS durch andere Steuerzeiten erreicht worden, ein neues Leistungsdiagramm ist zwar erstellt, liegt allerdings noch nicht vor. Andererseits muß man dagegen stellen, daß sehr schnelles Fahren mit diesem Motorrad wegen der beschriebenen

heftigen Turbulenz hinter der Schutzscheibe ohnehin kein ausgesprochenes Vergnügen ist.

Dreht man den Motor in den einzelnen Gängen ganz aus und schaltet dann schnell in den nächsthöheren Gang, so versetzt das Reaktionsmoment des querlaufenden Motors (Kurbelwelle in Fahrtrichtung) das ganze Fahrzeug in Schwingungen um seine Längsachse. Die einzige Einflußmöglichkeit des Fahrers bei konstanter Geschwindigkeit auf die resultierenden Pendelbewegungen besteht in der wirksamen Hebelänge des Lenkers. Das wiederum bedeutet, daß ein übermäßig breiter (oder in sich elastischer) Lenker einen zeitlichen Verzögerer vom Fahrer unbeachtet bewirkt; im ungünstigsten Fall können sich letztere zu den durch den Schaltvorgang verursachten Pendelbewegungen addieren, was eine stetige Erhöhung der Pendelfrequenz zur Folge hätte.

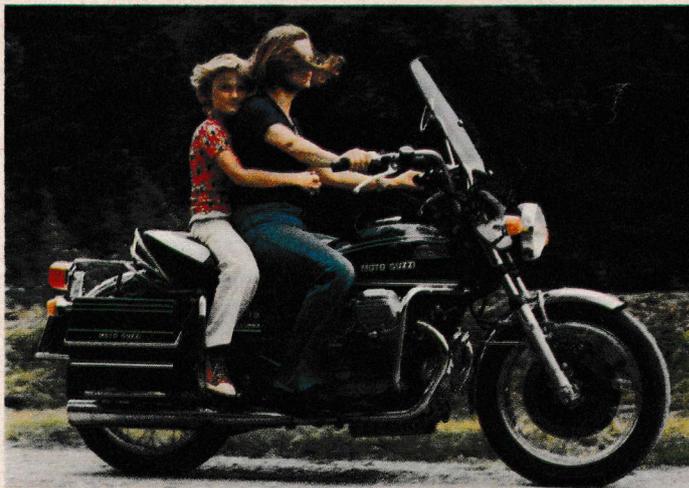
Was sich hier sehr theoretisch anhört, hat die California mit ihrem Hochlenker bestätigt: Beim Schalten ist deshalb selbst bei Geradeausfahrt von übermäßigem Temperament abzuraten, bei Kurvenfahrt ist absolute Sanftmut (des Fahrers) angebracht. Damit ist die Frage nach dem Sinn derartiger „Lenkstangen“ schnell beantwortet: Es ist keine Entscheidung des Geschmacks, wie dies oft und gern hingestellt wird, sondern eine Frage des Respekts vor physikalischen Gesetzmäßigkeiten.

Ein weiterer Punkt, an dem sich die Gemüter erhitzen können, ist die neue Kombibremse. Da wir Dingen, die von der Werbung mit den Vorworten Kombi-, Integral-, Universal- oder Spezial bedacht werden, grundsätzlich skeptisch gegenüberstehen, nahmen wir die neue Guzzi-Bremsanlage etwas genauer unter die Lupe.

Hier zunächst die Beschreibung: Über ein Gestänge wirkt der Fußbremshebel auf einen Bremszylinder, der unter der rechten Seitenverkleidung sitzt. Von dort führt eine Druckleitung zu einem Verteilerstück, das am Rahmen links vor dem Federbein befestigt ist und die Bremsflüssigkeit zur hinteren Bremszange sowie zur vorderen linken Bremszange leitet. Die vordere rechte Scheibe wird mit dem Handbremshebel auf bekannte Art gebremst; (alle Radbremszylinder haben übrigens gleichen Durchmesser). Da keinerlei Regeleinrichtungen vorhanden sind, ist aus diesem System zu schließen, daß sich beim Betätigen des Fußbremshebels die Bremskraftverteilung auf Vorder- und Hinterrad in keinem Fahrzustand ändert (aufgrund der kleineren Scheibe im Hinterrad erhält dieses freilich von vornherein ein geringeres Bremsmoment). Ob im Ernstfall zuerst

COMER FREGATTE

das Vorder- oder das Hinterrad steht, richtet sich in diesem Fall nach der Belastung des Motorrads, präzise gesagt, nach der Lage des gemeinsamen Schwerpunkts von Maschine und Fahrer. Zwar haben wir keinen Kamikaze-Fahrer in unserem Kreis, doch fanden wir so viel heraus: Beim Bremsen allein mit der Fußbremse in Schräglage geht – vor allem bei Nässe – das Vorder- oder Hinterrad zuerst weg! Gewiß spielt dabei die California-Sitzposition eine Rolle: Vor- oder zurücksetzen bringt nichts; man rutscht immer wieder an die tiefste Stelle der Sitz-„Kuhle“. Bei Geradeausfahrt sind mit der neuen Bremsanlage enorme Verzögerungswerte zu erreichen; leider schlug bei solchen Versuchen die Gabel unserer Test-Califor-



Wenn die Mutter mit dem Söhnchen zum Einkaufen fährt... sollten beide ihre zarten Köpfchen trotzdem mit einem Helm schützen.

California Philosophie

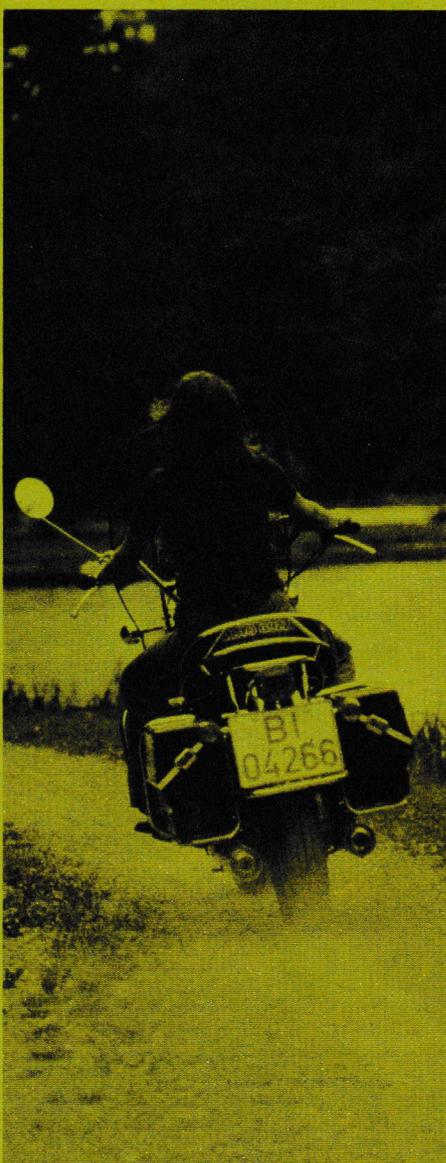
Uber diverse Mopeds (weil's so praktisch war), die Horex (an der sowieso kein „echter“ Motorradfahrer vorbeikam) und über einiges von diesem modernen vielzylinderigen Zeugs bin ich nun bei der California gelandet. Ist sie nicht schon vom Aussehen her eine extrem duftige Maschine? Um an ihr Gefallen zu finden, braucht man weder in Zweizylinder-Nostalgie zu schwelgen noch Bohemien zu sein. Schlichter Spaß an der gewissen Art zu Fahren genügt – Freizeitspaß.

Viele Kubikzentimeter – potenter Hammer. Ein feines Fahrwerk – das muß sein, denn das bin ich noch von meinen früheren Maschinen gewohnt, als man noch nicht hemdsärmelig fahren und nie ohne Lederzeug auf die Maschine durfte – der „Papst“ wollte es so.

Heute? Da ist doch alles anders. Warum soll ich nicht mit Jeans und – zur Absorbierung der Vibrationen – mit Badeschlappen – aber mit Vollvisierhelm zum Tennisspielen oder zum Angeln fahren?

Kann meine Sozia nicht auch mit Korkschuhen hintaufsitzen? Und was heißt da Sitzkuhle? Wo ich es doch mindestens ebenso gerne wie jeder andere habe, wenn sie mir in der „Sitzkuhle“ langsam aber sicher nachrutscht und dann eng bei eng an meinem Rücken sitzt!

Der hohe Lenker, der mich zur aufrechten, besinnlichen Sitzposition geradezu einlädt? Und die Trittbretter, auf denen ich die Winkelstellung meiner Beine selbst bestimmen kann, auf denen ich auf gut einem Drittel Meter



Länge die Fußstellung meinem persönlichen Geschmack anpassen kann? Zum Bremsen hebe ich ungefährdet den Fuß vom Trittbrett – meine California benutze ich ja nicht als Rennmaschine.

Man gleitet nach der eigenen Philosophie.

Die Harley-Fans fahren's uns ja vor! Aber die Philosophie muß von den jungen Schnöseln auf ihren Wetz-hobeln erst noch schätzen gelernt werden. Von ihrer Bolzerei, die sie manchmal auf der Straße veranstalten – nee, da lasse ich mich nicht verleiten. Nicht nur die Guzzi Sahara bietet die schönste Art 85 zu fahren! Die California soll beim Schalten in schneller Gangart schlingern? Kann ich nur lachen; meine California hat so viele Kubikzentimeter, daß es schnurzwurscht ist, ob ich einen oder zwei Gänge zu hoch durch die Kurven reite. Ich mag nicht rasen. Und nicht bolzen. Und nicht durch den Sound aus vier oder mehr ausgeräumten Rohren die Blicke der Mädchen auf mich ziehen oder Leute aus dem Schlaf reißen. Mancher schmunzelt wohl abfällig, wenn ich am Glömseck nicht mit schleifenden Trittbrettern links herumjage, sondern meiner Philosophie entsprechend genußvoll daherkomme. Ich wandere mehr – mit wenig Drehzahl, mit wenig Geschwindigkeit, denn mehr ist vom Gesetzgeber ja auch nicht erlaubt. Und man sieht mehr von der Welt um sich herum. Wer's nicht versteht, hat selber Schuld – auch das gehört zu meiner Philosophie. □

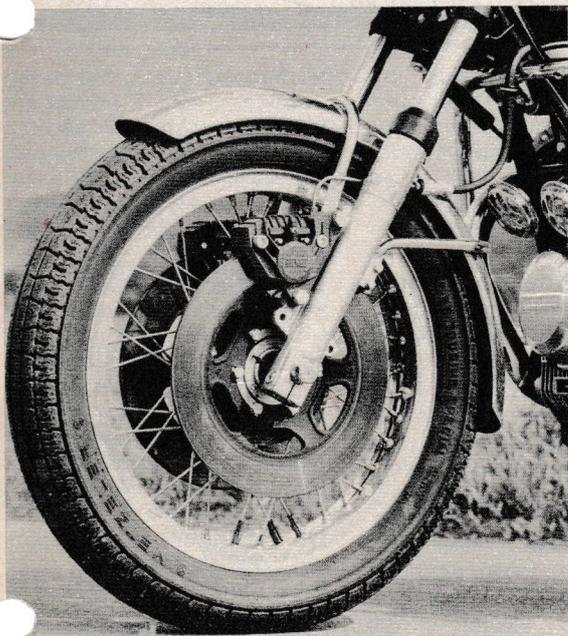
nia immer knallhart durch. Das Problem dieses Eintauchens scheint man rechtzeitig erkannt zu haben; da es unvermeidlich ist, konnte man ihm nur durch gleichzeitiges Senken des Maschinenhecks (beim Bremsen) zu Leibe gehen. Dies hat Guzzi dadurch erreicht, daß man die Bremsreaktionskräfte senkrecht zum linken Schwingenholm in denselben einleitet, also das Bremsreaktionsmoment am Hinterrad in voller Größe auf die Schwinge überträgt, die infolge des dadurch gegebenen Moments um die Hinterradachse den Rahmen über das Schwingenlager nach unten drückt, das Rad „federt ein“. Der dadurch auftretenden erheblichen Biegebeanspruchung des linken Schwingenholms hat man aller-

dings nicht sichtbar Rechnung getragen. Im übrigen werden die feineren Eigenheiten der neuen Bremsanlage an einem normalen Motorrad (z. Zt. läuft die Guzzi Sport bei uns im Test, an der sich die Kombi-Bremse glänzend bewährt) besser zu beurteilen sein. Die Ausstattung der California ist größtenteils identisch mit der Ausrüstung der normalen 850 T (Motorrad 3/75). Die italienischen Schalter sind schon oft genug kritisiert worden, wogegen sich die soliden Tommaselli-Hebel in gewohnter Qualität präsentieren. Das Werkzeug befindet sich jetzt in einer Kunststoffschale unter der Sitzbank. Erwähnenswert sind noch die sauber gearbeiteten Kunststoff-Gepäckkoffer,

die zur serienmäßigen Ausstattung gehören.

Für wen und was nun Motorräder nach dem Schlage der California effektiv gedacht sind, vermag man nicht ohne weiteres zu sagen; bekanntlich fliegen aber besonders die US-Boys (alte und junge) auf solch ein Gefährt. Fest steht, daß derjenige California-Käufer, welcher eines Tages des „Dahingleitens“ nach Harley-Vorbild überdrüssig wird, sein Fahrzeug mit relativ wenig Aufwand in das „zurückverwandeln“ kann, woraus es entstand: Ein Motorrad mit fabelhaftem Fahrwerk, robustem Motor und wartungsfreiem Hinterradantrieb – Faktoren, in denen die California ihrem amerikanischen Vorbild weit voraus ist.

N. Bauer



Links: Die Guzzi-Telegabel mit Doppelscheibenbrems-Anlage. Rechts: Nach „Abschrauben“ einer Packtasche fällt die Integrierung der Halterung im Fahrwerksganzen auf. Unten links: Das Instrumentarium von Veglia: Die Kennzeichnung zufriedenstellend, die genaue Anzeige weniger. Unten rechts: Die Hebelgeometrie für den hinteren Hauptbremszylinder ist in ihrer Funktion nicht optimal.

