

Juli/August 4/84

Nitschkes

MOTORRAD REISEN

**Touren
Ausrüstung
Technik**

N 1227 F

Preis: DM 6,80

Schweiz: Sfr 7,-

Österr.: öS 58,-



**Touren-Verkleidungen · Oberfranken
Isle of Wight · Luxemburg · Marokko
Versicherungs-Tips · Yamaha SR 500**

California II: Für die auffällige Tour

Einst als Kopie der amerikanischen Polizei-Harley geschaffen, gilt die Moto Guzzi California heute als Tourer par excellence. Die urige Aufmachung verspricht komfortablen Tourenpaß. Wir prüfen, ob Schein und Sein übereinstimmen.

Bereits die Grundkonzeption der Moto Guzzi 1000 California II läßt ungeahnte Tourenfreuden erahnen: Bescheidene 67 PS aus dem gewaltigen 1000-ccm-Zweizylindermotor im italienischen (und damit hoffentlich »guten«) Fahrwerk, dazu hoher Lenker, Windschutzscheibe, Sofa-Sitzbank, Packtaschen sowie Kardanantrieb. Kein Wunder also, daß wir uns von diesem V-2-Dampfer einiges versprochen.

An japanischen Maßstäben gemessen, ist die California II ein Oldtimer. Zum einen, weil dieses Modell bereits seit 1982 ohne Änderungen im Guzzi-Verkaufsprogramm angeboten wird, zum anderen wegen des weit zurückreichenden Triebwerkstammbaums. Das einst als Stationärmotor für Betonmischmaschinen und Stromgeneratoren konzipierte V-2-Aggregat wurde 1966 erstmalig als Motorrad-Kraftquelle in der Moto Guzzi V 7 (mit 700 Kubikzentimetern) verwendet. Der grundsolide Reisepanzer avancierte bald zum bevorzugten Gerät eingefleischter Langstreckenfahrer. Zumindest den älteren Motorrad-Semestern ist der V-7-Kosename »Bahnburner«, zu deutsch »Autobahn-brenner« auch heute noch ein Begriff.

Im Laufe der Jahre wurde der Motor zunächst auf 750, dann auf 850 Kubik aufgebohrt, und diversen Touring-Modellvarianten wurde die sportliche Le-Mans-Reihe zur Seite gestellt.

Die erste Guzzi mit der heute typischen California-

Ausstattung (Scheibe, Hirschgeweih-Lenker, breite Sitzbank und Packtaschen), quasi als europäische Harley, kam 1971 als Modell »Ambassador« auf den Markt. Vier Jahre später folgte die Moto Guzzi 850 T 3 »California«, die sowohl den aufgebohrten Motor als auch das neue Fahrwerk der kommerziell erfolgreicheren Sportmodelle aufwies. Die geänderte Modellbezeichnung geht auf die Tatsache zurück, daß die Polizei im US-Staat Kalifornien ihren Zweirad-Fuhrpark mit ähnlich ausgestatteten Italo-Dampfern bereicherte. Zielgruppengerecht wurde so gleich das Image vom coolen Cop mitgeliefert.

Immerhin: von 1975 an bewährte sich das Verkaufsrezept der amerikanisierten Guzzi sieben Jahre lang. Erst 1982, im Zuge allgemeiner Modellpflege (zum gleichen Zeitpunkt wurde die Le Mans II zur Le Mans III weiterentwickelt) und produktionsstechnischer Umstellungen (unter Leitung von Firmenchef Alessandro De Tomaso wurde eine neue, supermoderne Fabrik aufgebaut) trat die California II zur Nachfolge an.

Die Änderungen: noch mehr Hubraum (exakt 942 ccm), ein versteiftes Motorgehäuse mit neuen »eckigen« Zylindern und Zylinderköpfen, eine überarbeitete Auspuffanlage, Gußräder anstatt der bis dahin verwendeten Speichen-Exemplare und ein neues Design mit rundlich gezeichneten Tank- und Seitendeckeln sowie großzügig dimensionierten Schutzble-

chen.

Die Optik muß als gelungen bezeichnet werden (unsere Testmaschine war dezent schwarz lackiert; eine weiße Ausführung ist ebenfalls lieferbar), denn für ein solches Motorrad, zumindest im Bereich zwischen Lenkkopf und Hinterrad-Stoßdämpfern, wirkt die California II relativ niedrig, gedungen und kompakt. Daß dennoch der Eindruck eines gewaltigen Schlachtschiffes überwiegt, ist auf die weit ausladenden Anbauteile wie Frontscheibe, Lenker, Sitzbank, Sturzbügel und Packtaschen zurückzuführen.

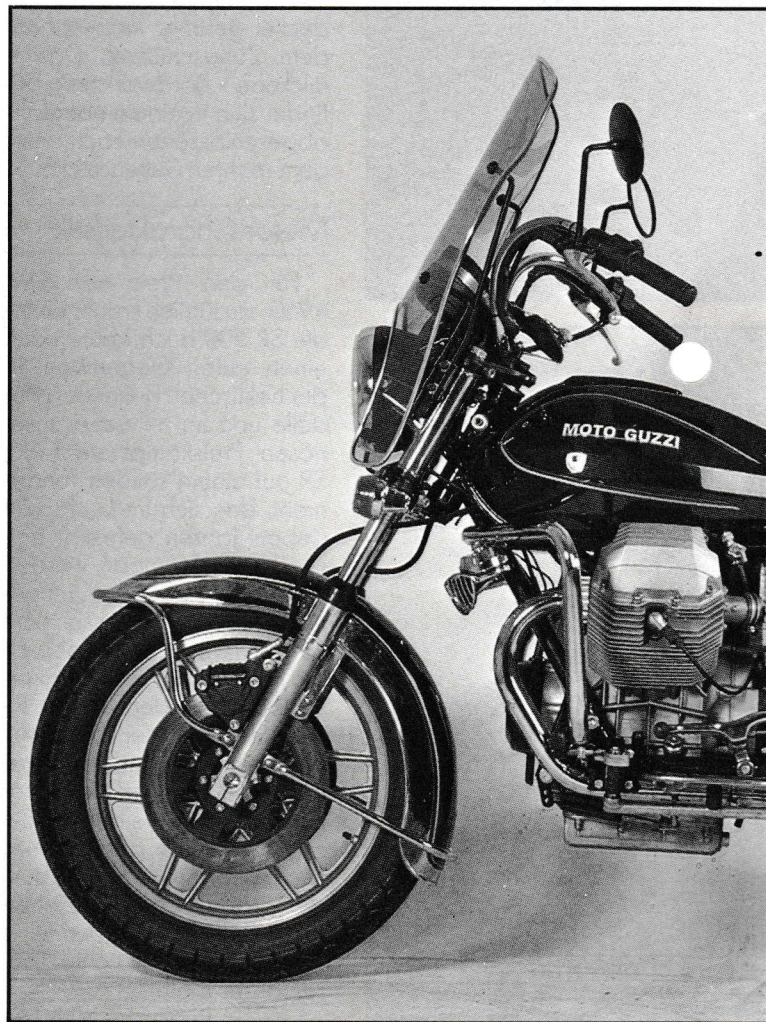
Optik hin, Anbauteile her, uns interessierte mehr, wie sich die Guzzi im Toureneinsatz bewährt. Dazu wurde die California II, wie bei MOTORRAD REISEN üblich, über

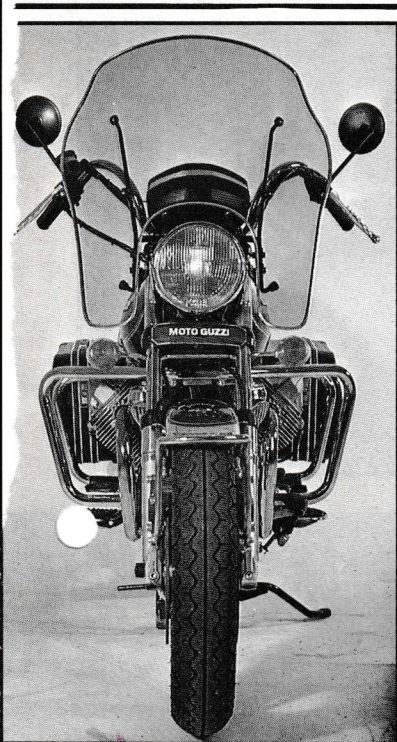
fünftausend Testkilometer bewegt, und zwar überwiegend im Zweipersonenbetrieb und mit Gepäck.

Motorcharakteristik

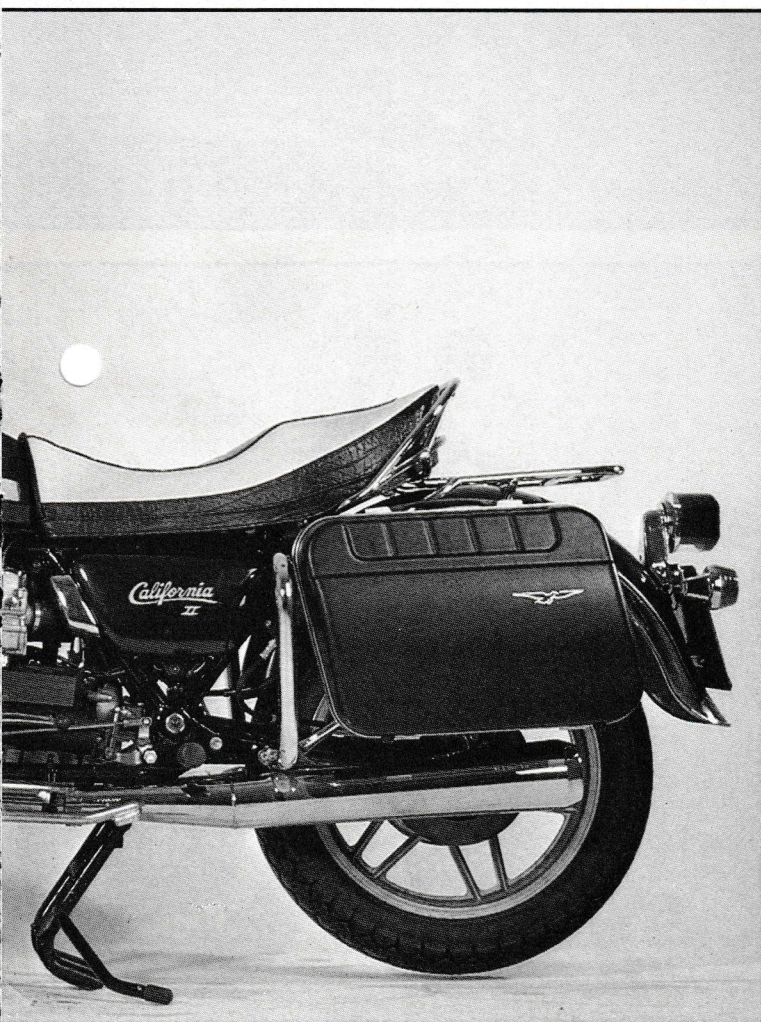
Zunächst die Technik: Der Motor der California II ist aus dem Guzzi-Baukasten aufgebaut, was erstens Produktionskosten sparen hilft und zweitens für die Ersatzteilhaltung der Werkstätten vorteilhaft ist.

Das aufgebohrte Triebwerk der 850er Le Mans III (mit fünf Millimetern mehr Bohrung) kommt auf knapp einen Liter Hubraum und leistet 67 PS bei 6700 Umdrehungen pro Minute. Die Laufbahnen der Zylinder sind beschichtet, und zwar mit Nigusil (ähnlich Nikasil), einer besonders harten und damit





Hohe Scheibe, wuchtige Kotflügel und breite Schutzbügel machen aus der an sich zierlichen Guzzi ein Schlachtschiff, das 279 Kilo auf die Waage bringt.



verschleißbaren Schicht aus Siliziumkristallen. Der höheren Lebensdauer der Zylinder steht der Nachteil gegenüber, daß die Laufbahn im Falle eines Klemmers oder Frasers nicht nachträglich ausgeschliffen werden kann. Dann muß ein neuer Zylinder angeschafft werden.

Das maximale Drehmoment von 76 Nm wird bei 5200 U/min erreicht, was wohl beeindruckend, aber nicht sonderlich sensationell erscheint, wenn man die Evolution-Motoren von Harley-Davidson zum Vergleich heranzieht. Die amerikanischen Zweizylinder entwickeln ihr höchstes Drehmoment bereits bei 3600 Touren (siehe MR 3/84).

Während Motorgehäuse, Kurbelwelle und Getriebe der California II unverändert von der LM III übernommen wurden, stammen sowohl die Zylinderköpfe mit kleineren Ventilen und entsprechend angepaßten Ansaug- und Auslaßkanälen als auch die Dellorto-Schiebervergaser mit 30 Millimeter Durchlaß (LM III: 36er Vergaser) von der Guzzi 850 T 5, dem »Normal«-Modell ohne Sport- oder Tourenverkleidung mit 16-Zoll-Rädern.

Zwei Ventile pro Zylinder, über eine untenliegende (kettengetriebene) Nockenwelle, Stoßelstangen und Kipphebel betätigt, steuern den Gasdurchsatz.

Für Technik-Freaks also bietet die betagte und mit bodenständiger Technik aufwartende V-2-Kraftquelle keinen Grund zum Schwärmen. Für praxisorientierte Selbstschrauber jedoch besteht Grund zur Freude. Nach Abnahme der Zylinderdeckel präsentiert sich der Ventiltrieb wie auf dem Präsentierteller. Zur Ventilspielkontrolle genügen Schraubenschlüssel und Fühlerlehre. Auch Vergaser und Zündkerzen sind für Einstell- oder Kontrollarbeiten gut zugänglich.

Moto Guzzi hält auch bei

der California II weiter an der kontaktgesteuerten Zündung fest, weil es damit, laut Auskunft von Karl-Heinz Valentin, Kundendienst-Techniker beim Guzzi-Importeur »Deutsche Motobecane« in Bielefeld, «...bislang nicht die geringsten Probleme gab».

Das kleine Guzzi-Modell V 35 wurde vor einigen Jahren mit einer kontaktlosen Bosch-Zündung ausgestattet, aber bald wieder auf die altbewährte Technik umgestellt, da es Schwierigkeiten mit der automatischen Zündverstellung gab, was einen mangelhaften Durchzug zur Folge hatte. Auch der Preis des deutschen Produkts schien den italienischen Einkäufern wohl etwas zu hoch...

Immerhin sind die Zündkontakte der California II platinbeschichtet, so daß sie kaum Abbrand aufweisen und deshalb nur langsam verschleifen. »Diese Marelli-Kontakte halten etwa zehnbis zwölftausend Kilometer, ohne daß eine Einstellkorrektur nötig wird«, versicherte uns Karl-Heinz Valentin. »Danach lassen sich im Prinzip noch einige Tausend Kilometer damit fahren, wir hingegen pflegen die Kontakte nach dieser Distanz aus Sicherheitsgründen vorsorglich komplett auszutauschen.«

Die Preise sind durchaus erträglich. Das linke Kontakt-Exemplar kostet 20, das rechte zwölf Mark. Ein kompletter Satz Kontakte schlägt also mit 32 Mark zu Buche.

Die California II glänzt mit vorbildlichem Kaltlaufverhalten. Wenn das Triebwerk auf den ersten Knopfdruck angesprungen ist, kann das Choke-Hebelchen neben dem linken Zylinder sofort zurückgeklappt werden, denn der italienische V-Twin nimmt auf Antrieb tadellos Gas an.

Dafür ist die Geräusentwicklung trotz der voluminösen EG-Tüten recht unangenehm. Das charakteristische, dumpfe Auspuffballern in

Touren-Test

Verbindung mit ausgeprägtem Ventilklopfen dürfte allenfalls phonibesessenen Sound-Freaks gefallen. Für gesetztere Zeitgenossen, die lieber unauffällig und leise auf dem Motorrad unterwegs sind, ist die Guzzi auch bei untertouriger Fahrweise eindeutig zu laut. Besonders bei Ortsdurchfahrten registrierten wir immer wieder aufgeschreckte und böse dreinschauende Passanten, was nicht angenehm ist, wenn man als verantwortungsvoller und umweltbewußter Motorradfahrer eigentlich um ein positives Bild in der Öffentlichkeit bemüht ist.

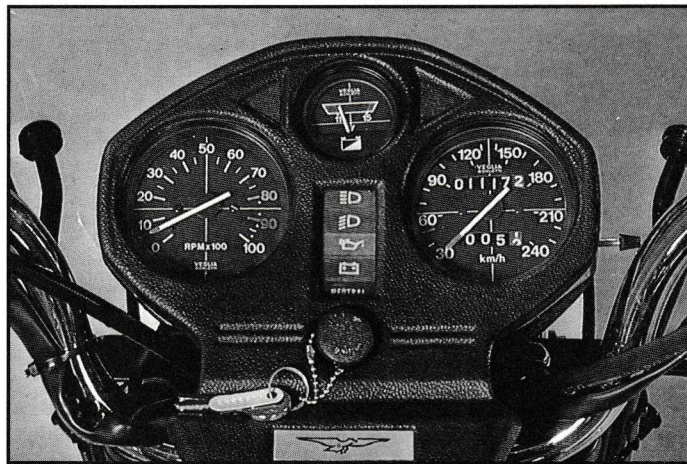
Die Kraftentfaltung läßt sich ohne weiteres mit der eines Diesel-Traktors vergleichen, denn generell ist in allen Drehzahlbereichen genügend Dampf vorhanden. Daß dennoch Wünsche offen bleiben, hängt mit der Getriebeabstufung zusammen. Während sich der Motor im Bereich zwischen 3000 und 5000 Touren noch am wohlsten fühlt und sauber durchzieht, ruckelt die California mehr oder weniger unwillig vor sich hin, wenn in den oberen Gängen die Drehzahlmessernadel unter 2500 Touren fällt.

Zwar fängt sich das Triebwerk nach einer kurzen Besinnungspause und legt, unwillig schüttelnd, an Drehzahl zu, aber deshalb von einer vielfach zitierten »Dampfhammer-Charakteristik in extremis« zu sprechen, halten wir nicht für angebracht.

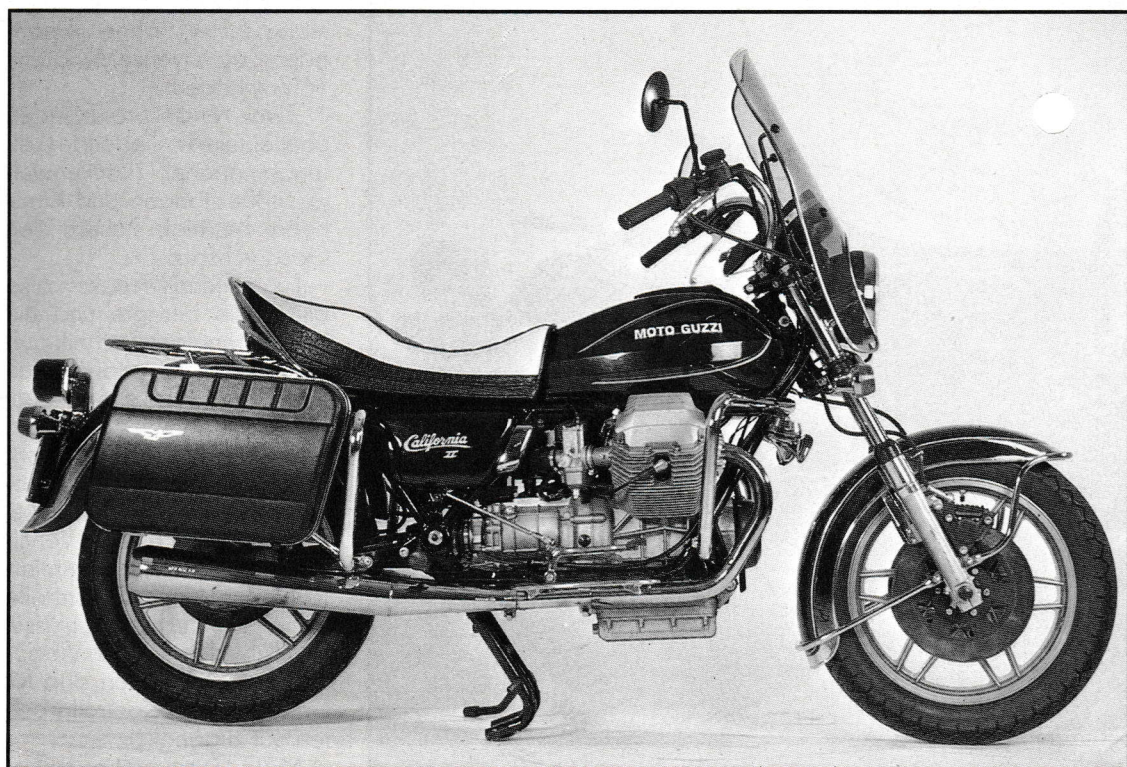
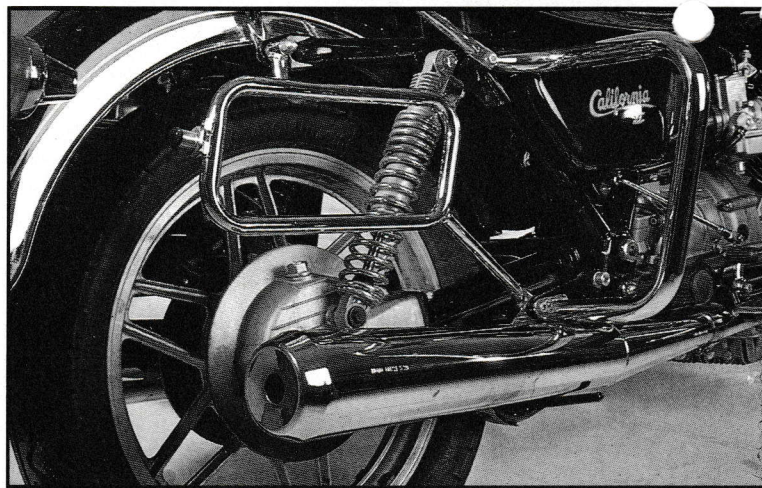
Speziell der fünfte Gang ist sehr »lang« ausgefallen, fast schon als Overdrive und nur jenseits von 120 km/h sinnvoll zu gebrauchen. Auf kurvenreichen Landstraßen leisten dritter und vierter Gang weitaus bessere Dienste, vor allem beim zügigen Beschleunigen aus Kurven heraus oder bei Überholmanövern.

Auch der erste Gang könnte etwas kürzer über-

Die Kontrollleuchten sind bei Tage kaum abzulesen. Die hinteren Schutzbügel ragen weit hinaus, wenn man ohne Koffer fährt. Die Schlösser der serienmäßigen Koffer sind minderwertig.



Trotz ihres wuchtigen Aussehens ist das Handling der California sehr gut. In diesem Punkt ist sie allen anderen »Dampfschiffen« überlegen.



setzt sein. Denn mit zwei Personen und Gepäck muß das Gas schon beherrzter aufgedreht und die Kupplung gefühlvoll dosiert werden, damit der Motor nicht abgewürgt wird. Schließlich will das Schwermetall, das in vollgetanktem Zustand satte 279 Kilogramm auf die Waage bringt, erst einmal in Bewegung gebracht sein.

Es ist bedauerlich, daß Guzzi das Getriebe der Le Mans III ohne jede Änderung für die California übernommen hat, denn eine Gangabstufung, die für eine 200 km/h schnelle Sportmaschine taugt, kann nicht gleichzeitig auch für einen Tourer ideal sein, der in niedrigeren Geschwindigkeitsbereichen und unter anderen Belastungen bewegt wird.

Erwartungsgemäß entwickelt der Zweizylinder ein recht bewegtes Eigenleben. Die durchwegs niederfrequenten Vibrationen, denen man im Leerlauf beinahe Massage-Charakter zusprechen möchte, halten sich im mittleren Drehzahlbereich jedoch in erträglichen Gren-

zen. Im Bereich oberhalb 5000 Touren allerdings werden die Schwingungen ausgesprochen unangenehm. Die Trittbretter vibrieren heftig, so daß nach längerer Autobahnfahrt die Füße einschlafen.

Auch die Rückspiegel bieten generell ein verzerrtes Bild, solange am Gas gedreht wird. Erst bei geschlossenen Vergaserschiebern, also im Schiebetrieb, lohnt der Blick nach hinten.

Kraftübertragung

Nicht nur die Gangabstufung des Getriebes läßt zu wünschen übrig, sondern auch dessen Betätigung. Zum Gangwechsel sind außerordentlich kräftige Tritte auf die ausladende Schaltwippe erforderlich, wozu jedesmal das Bein vom Trittbrett abgehoben werden muß. Das Einlegen der Gänge wird von geräuschvollem Krachen akustisch untermalt. Die Suche des Leerlaufs ist mühsam, da die Kontroll-Leuchte bisweilen schon aufleuchtet, obwohl noch ein Gang einge-

legt ist.

Auch die Kupplung verlangt nach einer fest zupackenden Hand, was besonders im Stop-and-Go-Verkehr die Handmuskulatur strapaziert. Kurios ist, daß die Kupplung auch bei eingelegtem Leerlauf gezogen werden muß, bevor der E-Starterknopf betätigt wird, denn sonst wird der Stromkreislauf gesperrt.

Die Reaktionen des Kardanantriebs halten sich in akzeptablen Grenzen. Rasche Gangwechsel sind bei der California ohnehin nicht angesagt. Man paßt sich der gemühtlichen Motorcharakteristik unbewußt an, wartet, bis die Drehzahl gefallen ist und kickt beizeiten den passenden Gang rein.

Die Testmaschine wurde im Neuzustand übernommen. Nach ca. 2000 Testkilometern verflüchtigte sich das Öl aus dem Hinterachs-Kardangehäuse, was einen Werkstattaufenthalt notwendig machte. Sämtliche Dichtungen des Hinterachs-Getriebegehäuses waren undicht. Bei dieser Gelegenheit wurde auch gleich die Elektrik überprüft und die Batterie aufgeladen, weil ab und zu der Elektrostarter streikte. Ein Defekt konnte aber nicht festgestellt werden.

Zum Hinterradausbau ist anzumerken, daß der linke Auspuff demontiert werden muß, damit die Steckachse herausgezogen werden kann. Da das Schutzblech kein Klappscharnier aufweist und außerdem die Kofferträger im Weg sind, empfiehlt es sich, die Guzzi mit dem Hinterrad über einer Bordsteinkante auf den Hauptständer zu stellen oder mehrere Hilfskräfte anzuheuern, die den Koloß ankippen können, ohne dabei das Gleichgewicht zu verlieren.

Fahrverhalten

Grundsätzlich ist die California II ein gutmütiges Mo-

torrad, das leichter zu beherrschen ist, als die ausladende Optik vermuten läßt. Daß die Fuhre beim Rangieren im Stand etwas schwerfällig ist, erstaunt nicht. Aber einmal in Fahrt, lassen sich die fünfzehn Zentner überraschend leicht dirigieren. Das Handling ist eine Klasse besser als bei der in MOTORRAD REISEN 3/84 getesteten Harley-Davidson Sport Glide, eine Honda Gold Wing 1100 fährt sich dagegen wie ein Lastwagen.

Wenn der Luftdruck in Gabel und Federbeinen korrekt eingestellt ist (vorne drei/hinten vier bar) läßt der Geradeauslauf keine Wünsche offen. Über 150 km/h (Tachoanzeige) wird das Fahrverhalten etwas schwammig, was aber wohl auf die überdimensionale und lenkerfest montierte Frontscheibe zurückzuführen ist. Wenn der Luftdruck zu niedrig ist, schaukelt sich die Guzzi bei strammer Autobahnfahrt unangenehm auf. Die Federung vorn und hinten ist relativ straff ausgelegt, starke Stöße überfordern gelegentlich ihr Schluckvermögen.

Daß sich trotz des insgesamt befriedigenden Fahrkomforts kein rechtes Wohlbefinden beim California-Fahrer einstellen will, ist auf die Sitzposition zurückzuführen, die wohl eher auf die Bedürfnisse amerikanischer Motorradpolizisten anstatt europäischer Langstreckenfahrer abgestimmt ist. Der Lenker reicht so weit nach hinten (und ist dazu unglücklich gekröpft), daß man fast aufrecht auf dem Steißbein auf der Sitzbank thront, noch dazu in einer Kuhle, die ein Ausweichen nach hinten unmöglich macht. Außerdem stößt man mit dem linken Knie an den Zylinderkopf.

Wenn man am Tag mehrere Dutzend Male aus dem Sattel steigt, um Verkehrssündern einen Strafzettel zu verpassen, läßt sich mit dieser Sitzposition möglicherweise

Technische Daten Moto Guzzi 1000 California II

Motor: Leistung 49 kW (67 PS) bei 6700 U/min, maximales Drehmoment 76 Nm bei 5200 U/min, Hubraum 942 ccm, Bohrung x Hub 88x78 mm, Verdichtung 9,2:1, luftgekühlter Zweizylinder-V-Motor, zwei Ventile pro Zylinder, Steuerung über eine untenliegende Nockenwelle, Stößelstangen und Kipphebel, zwei Dellorto-Schiebervergaser mit 30-mm-Durchlaß, Naßsumpf-Druckumlaufschmierung, kontaktgesteuerte Batterie-Spulenzündung, 280-Watt-Lichtmaschine, Batterie 12 Volt/25 Ah, Elektrostarter

Kraftübertragung: Zweischeiben-Trockenkupplung, 5-Gang-Getriebe, Hinterradantrieb über Kardanwelle

Fahrwerk: Doppelschleifen-Rohrrahmen, vorne luftdruckunterstützte Teleskopgabel mit 140 mm Federweg, Standrohrdurchmesser 35 mm, hinten Schwinge mit zwei luftdruckunterstützten Federbeinen mit 75 mm Federweg, Leichtmetall-Gußräder vorn und hinten, Bereifung vorne und hinten 120/90 H 18, Integral-Bremssystem, vorn Doppelscheibenbremse, hinten eine Scheibenbremse, hydraulisch betätigt

Maße und Gewichte: Leergewicht fahrbereit 279 kg, zulässiges Gesamtgewicht 460 kg, Sitzhöhe 810 mm, Tankinhalt 23 Liter, Testverbrauch 6,2 Liter Superbenzin

Höchstgeschwindigkeit: 182 km/h ohne Packtaschen und ohne Windschild. Komplett ausgestattet 164 km/h (Werksangaben).

Preis: DM 12 700,- inkl. Nebenkosten

Touren-Test

leben. Aber auf ausgedehnten Touren beginnen zuerst die Handgelenke und dann das Sitzfleisch zu schmerzen. So ist man gezwungen, praktisch jede Fahrstunde eine Pause einzulegen, was doppelt ärgerlich ist, weil der 23-Liter-Tank bei einem durchschnittlichen Verbrauch von 6,2 Litern Superbenzin auf 100 Kilometern recht ansehnliche Reisetappen zulassen würde.

Es erscheint mir nicht sehr sinnvoll, über das sogenannte Integral-Bremssystem ein Urteil mit allgemeingültigem Anspruch abgeben zu wollen. Denn ob man diese Kombi-Bremse, bei der über den Fußhebel eine Bremscheibe vorn (links) und hinten gleichzeitig betätigt werden, nun mag oder nicht, ist eine Geschmacksfrage, über die man endlos diskutieren könnte. Das muß jeder Guzzi-Interessent persönlich und für sich selbst entscheiden.

Fest steht, daß damit sehr gute Bremsverzögerungen möglich sind. Fest steht auch, daß die Bedienung einer solchen Kombi-Bremse gewöhnungsbedürftig ist. Mir persönlich fiel die Umstellung nicht leicht, da meine rechte

Hand reflexartig zuerst am Vorderrad-Bremshebel zog und die Verzögerung allein mit der vorderen (rechten) Bremscheibe in der Tat sehr bescheiden ausfällt.

Der Chefredakteur dieses Blattes, der auch mit Straßenmaschinen gerne auf Enduro-Pfade abbiegt, bemängelte, daß mit dem Integral-System das Hinterrad auf losem Untergrund nicht mehr genau dosiert abgebremst werden kann. Außerdem störte ihn, daß zum Bremsen das rechte Bein vom Trittbrett abgehoben werden muß, was besonders auf kurvenreichen Strecken zu reger Beinarbeit verpflichtet. Auch die Dosierung der Bremskraft wird durch den freischwebenden Fuß nicht eben begünstigt.

Ausstattung

Die Frontscheibe ist aerodynamischer Unfug par excellence. Bis 60 km/h gibt es keine Probleme. Logisch, denn bei diesem Tempo braucht man sowieso keinen Windschutz. Bis 120 km/h umspülen unangenehme Turbulenzen Helm und Oberkörper des Fahrers. Besonders unangenehm ist, daß man

von den Luftwirbeln nach vorn, also in Fahrtrichtung, gezogen wird.

Ab 130 km/h (und mehr) bricht ein wahrer Orkan los. Das Helmvisier wird aufgezo-gen, Schutzkleidung, die nicht hauteng anliegt, flattert dramatisch. Der California-Reiter wird so erbarmungslos gebeutelt, daß er das übrigen reichlich schwergängige Gas alsbald wieder zurückdreht.

Es besteht die Möglichkeit, die Plexiglas-Scheibe zu demontieren, ohne daß die ABE und damit der Versicherungsschutz erlöschen. Allerdings sind mit diesem Lenker auch dann noch höhere Geschwindigkeiten tabu, weil sonst wohl die Arme immer länger werden...

Die Instrumente sehen sich zum Verwechseln ähnlich. Der Tachometer (Anzeige bis 240 km/h) eilt astronomisch vor. Angezeigte 100 km/h sind effektiv lediglich 89, wenn 180 km/h auf der Uhr stehen, werden effektiv bloß 159 Kilometer pro Stunde zurückgelegt.

Die Kontroll-Leuchten sind bei Tageslicht nur mit Mühe auszumachen, das Voltmeter scheint überflüssig. Denn wenn die Batterie eines schönen Tages den Geist aufgibt, hilft dieser prächtige Spannungsanzeiger auch nicht weiter. Ein Öltemperaturmesser wäre sicherlich sinnvoller.

Die Schalter für Blinker und Licht entsprechen, vornehm ausgedrückt, italienischem Standard: schlecht zu greifen, schwammige Rastung und direkt nebeneinander plazierte.

Nicht gerade vom besten sind auch die serienmäßig montierten Packtaschen. Erstens paßt noch nicht einmal ein Vollvisierhelm hinein, zweitens löste sich das Halteschloß des linken Koffers bei Testhalbwert ohne äußere Einwirkung in seine Bestandteile auf und drittens zerbrach auch das Schloß des rechten Koffers nach einem

harmlosen Umfaller der California II bei Fotoaufnahmen auf einer Wiese. Der massive hintere Sturzbügel ist nämlich zu kurz geraten. Er überragt die Koffer nicht in ihrer gesamten Breite und kann sie deshalb auch nicht vor Sturzbeschädigungen schützen.

Der Ölstand läßt sich nur kontrollieren, nachdem der Peilstab mit einem 22er Steckschlüssel herausgeschraubt worden ist. Mit Mühen ist auch das Aufbocken auf den Hauptständer verbunden. Dafür ist der Seitenständer etwas leichter zu bedienen, zumindest beim Ausklappen. Zum Einklappen des klotzigen, aber standfesten Auslegers sind lange Beine vonnöten. Aber die braucht man ohnehin, denn die Sitzhöhe auf der schlecht gepolsterten Sitzbank beträgt stattliche 810 Millimeter, genausoviel wie bei der hochsitzen BMW K 100.

Die wenigen Ausstattungslichtblicke: großer Gepäckträger, ordentliche Kotflügel, tadelloses H-4-Licht, und eine schöne, laute Hupe.

Schlußbetrachtung

Insgesamt konnte die California II die hochgesteckten Erwartungen nicht in allen Teildisziplinen voll erfüllen. Zahlreiche Minuspunkte (Sitzposition und Komfort, Getriebe, Geräuschentwicklung sowie Ausstattungsmängel) können den Tourenspaß empfindlich beeinträchtigen.

Trotz des gutmütigen Fahrwerks und der beachtlichen Motorqualitäten verlangt die Moto Guzzi dem ambitionierten Langstreckenfahrer eine gehörige Portion Idealismus ab. In dieser Form wird die DM 12 700,- teure California II zum großkalibrigen Show-Dampfer degradiert, der sich für gemütliche und vor allem kurze Tagesausflüge anbietet.

Gerhard Rudolph

Honda GL 1200 mit Tempo 130

Nach eingehenden Fahrversuchen der Technischen Überwachung Hessen schrieb das Kraftfahrtbundesamt der Honda GL 1200 in den Brief: »Bei beladenen Gepäckhaltern ist eine höhere Geschwindigkeit als 130 km/h unzulässig.«

Beim Importeur in Offenbach ist man darüber wahrscheinlich gar nicht so unglücklich, da man dadurch von jeder Haftung beim Mißbrauch des schwergewichtigen Tourers befreit ist. Die potentielle Kundschaft der Super-Goldwing wird sich davon kaum abschrecken lassen.

Schließlich reicht Tempo 130 zum gepflegten Reisen völlig aus. Soll es doch mal zügiger voran gehen, müssen die fest angeschraubten Koffer eben leer bleiben.

Neue Maschinen im Touren-Test

Für die nächsten MR-Touren-Tests haben wir folgende Motorräder auf die große Reise geschickt: die BMW K 100 RT, die Yamaha XJ 750 und die Suzuki GSX 400 mit 27 PS. Wie immer, müssen dabei alle Kandidaten die Bewährungsprobe mit voller Beladung und im Zweipersonenbetrieb bestehen.