

MOTORRAD



Träume für
30 000 Mark

Vergleich der
exklusivsten
Honda-Sechszylinder

Martin-CBX • Egli CBX • Target-CBX

Neue in der 27 PS-Klasse **Vergleichstest**



Tourer der
Einliterklasse

**Moto Guzzi
California II**

Erster Test

Honda • Kawasaki • Suzuki • Yamaha
CB 400 N Z 440 GSX 400 E XS 400

Reise-Welle



TECHNIK UND TEST

Test Moto Guzzi 1000 California II

Mit Packtaschen und Windschild ist die Moto Guzzi California II mehr als nur Show-Objekt. Sie ist ein typisches Langstreckenmotorrad.

Schon an der ersten roten Ampel rinnt mir der Schweiß unter dem Integralhelm über die Stirn, und die enge Rennkombi klebt am Körper.

Eigentlich albern, in dieser Aufmachung auf einer Moto Guzzi California herumzufahren. Ich bin ja nicht zum Rassen, sondern zum Reisen unterwegs.

Ich drehe um und tausche erst einmal die Kombi gegen die alten, weiten Klamotten und den Integralhelm gegen den offenen Jethelm. Eine Brille brauche ich gar nicht.

Denn hinter der getönten Scheibe der California bin ich vor lästigen Begegnungen mit Insekten und vor steifer Fahrbrise geschützt.

Die breite Sitzbank bietet Komfort wie ein Sofa. Die Stiefelsohlen ruhen sanft auf Trittbrettern. Der großzügige Schwung des Lenkers zwingt förmlich in bequeme Lage. So läßt es sich auch auf längeren Fahrten aushalten. Für die große Tour ist sie auch gedacht, die neue Moto Guzzi California II. Reisekomfort versprach auch schon die 850 T 3, das Vorgängermodell. Dennoch hat die California II einen entscheidenden Vorzug: mehr Drehmoment aus einem Liter Hubraum.

Der 850er Motor der Le Mans III mußte aber als Basis des California-Triebwerks herhalten. Kurbelwelle, Getriebe und Gehäuse sind in beiden Maschinen identisch.

TECHNIK UND TEST

Test Moto Guzzi 1000 California II

Die eckigen Leichtmetall-Zylinder der California unterscheiden sich lediglich durch die größere Bohrung um fünf Millimeter vom Sportmodell.

Allerdings statteten die Techniker in Mandello die große Reisemaschine auch mit geänderten Zylinderköpfen aus.

Kleinere Ventile und engere Ansaugwege der California beeinflussen die Leistungscharakteristik des Zweizylinders. Deshalb atmet die 1000er auch nur durch im Durchmesser 30 Millimeter große Dellorto-Vergaser. So liefert die California bereits bei Leerlaufdrehzahl von 1000/min genügend Schub, um dahinzubummeln.

Bei Überlandfahrt hat die Schaltwippe so meist Pause. Selbst Ortsdurchfahrten sind mit dem Stoßstangenmotor im letzten Gang bei Beachtung des vorgeschriebenen

Geschwindigkeitslimits zu meistern. Eine lässige Art, Motorrad zu fahren.

Wird der Gashahn am Ortschaftschild aufgedreht, so stampft der Motor vehement vorwärts. Um schneller zu beschleunigen, darf der Zweizylinder auch nachgedreht werden. Bis über 7000/min klettert die Nadel des mechanischen Drehzahlmessers. Um die California zu genießen, genügt es aber, dem V-Motor schon bei 4000/min die nächste

Gangstufe des etwas hakeligen Getriebes zu gönnen.

So halten sich auch die Reaktionen des Kardantriebs in Grenzen. Obwohl an der Schwinge immerhin 95 Millimeter Federweg zur Verfügung stehen, stellt sich das Motorrad beim Beschleunigen wenig auf.

Denn die Schwinge der California wurde verlängert. Eine zusätzliche Strebe hinter dem Schwingungsdrehpunkt

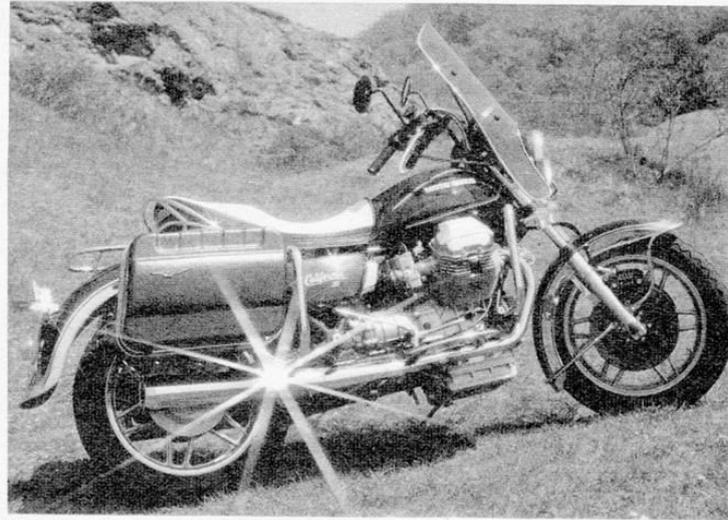
sorgt für Versteifung der Hinterradführung. Modellpflege kam auch anderen Detaillösungen der 1000er an der neuen California zugute.

So ist beispielsweise der Steuerkopf stärker dimensioniert worden. Denn bei den hubraumschwächeren Vorgängermodellen treten bisweilen Pendelprobleme auf, die eben dort ihren Ursprung nehmen. Durch den großen Windschild nämlich ist die Lenkerpartie bei höheren Geschwindigkeiten so stark belastet, daß Ungenauigkeit bei der Lagereinstellung zu Schlingerbewegungen führt. Die California II liegt schon ruhiger auf der Straße als das Vorgängermodell. Bei Vollgasfahrt bringen Autobahnspurrillen die Maschine allerdings aus der Ruhe.

Trotz amerikanischen Aussehens und Namens kann die California ihre italienische Abstammung nicht leugnen. So komfortabel wie die Sitzposition fällt die Abstimmung der Federungselemente nicht aus. Mit 125 Millimetern positivem und gewaltigen 80 Millimetern negativem Federweg der luftunterstützten Telegabel kommt die California trotzdem auch mit holprigen Sträßchen zurecht. Auf der dick gepolsterten Sitzbank registriert der California-Reiter Bodenunebenheiten zwar deutlich, aber Sitzfleisch und Wirbelsäule bleiben von harten Schlägen verschont.

Damit das Reisen auf winkligen Straßen nicht zum Kraftakt ausartet, fiel der Nachlauf mit nur 95 Millimetern ungewöhnlich kurz aus. So kann die voluminöse California doch recht forsch um die Kurven gezirkelt werden. Da finden sogar ab und zu die Trittbretter Bodenkontakt.

Damit auf langen Reisen Zahnbürste, Waschzeug und ein Paar Jeans Platz finden, gehören zwei Päcktaschen samt Halterung und Gepäckträger zur Serienausstattung.



California II: Komfort auf zwei Rädern.

Moto Guzzi 1000 California II: Technische Daten

| | | |
|--|--|---|
| Motor und Antrieb Luftgekühlter Zweizylinder-V-Motor, längs eingebaut, zwei Ventile über Stoßstangen betätigt, Bohrung x Hub 88 x 78 mm, Hubraum 949 cm ³ , Verdichtung 9,2:1, Nennleistung 49 kW (67 PS) bei 6700/min, max. Drehmoment 76 Nm (7,7 mkp) bei 5200/min, zwei Dellorto-Rundschieber-Vergaser, Ø 30 mm, kontaktgesteuerte Batterie-Spulenzündung 12 V, Drehstromgenerator 280 W, Batteriekapazität 25 Ah, E-Starter, Fünfganggetriebe, Gangstufen: 2,0/1,388/1,047/0,896/0,750, Sekundärtrieb über Kardanwelle. | mm, Integralbremssystem, Bereifung vorn/hinten Pirelli MT 18/Gordon 120/90 H 18. | Höchstgeschwindigkeit Zwei Personen 155 km/h bei 5780/min solo sitzend 159 km/h bei 5930/min (Temperatur 23 Grad, kein Wind) |
| | Abmessungen und Gewichte Länge 2400 mm, Sitzhöhe 820 mm, Sitzbanklänge 680 mm, Lenkerbreite 770 mm, Wendekreis 5720 mm, Gewicht vollgetankt 276 kg, davon vorn/hinten 133/143 kg, zulässiges Gesamtgewicht 460 kg, Tankinhalt 23 Liter, davon vier Liter Reserve. | Bremsverzögerung 100-0 km/h 42,4 m (9,10 m/s ²) 130-0 km/h 70,3 m (9,27 m/s ²) |
| Fahrwerk Doppelschleifen-Rohrrahmen, hydraulisch gedämpfte, luftunterstützte Teleskopgabel, Federweg 125 mm, Standrohrdurchmesser 35 mm, hydraulisch gedämpfte, luftunterstützte Federbeine hinten, Federvorspannung fünffach verstellbar, Federweg 95 mm, Radstand 1565 mm, Lenkkopfwinkel 62,5 Grad, Nachlauf 95 mm, Doppelscheibenbremse, vorn Ø 300 mm, hinten Ø 240 | Beschleunigung Werte für zwei Personen in Klammern 0-40 km/h..... 1,6 s (2,2 s) 0-60 km/h..... 2,5 s (3,5 s) 0-80 km/h..... 4,3 s (5,3 s) 0-100 km/h..... 6,0 s (7,5 s) 0-120 km/h..... 9,8 s (11,2 s) 0-140 km/h..... 12,8 s (— s) 0-400 m..... 14,5 s (15,7 s) 0-1000 m..... 29,1 s (30,7 s) | Verbrauch Superbenzin Landstraße Schnitt 70 km/h 6,2 L/100 km Autobahn Schnitt 130 km/h 6,8 L/100 km Testverbrauch 6,5 L/100 km |
| | Durchzugsvermögen im 5. Gang 60-80 km/h..... 3,7 () s 80-100 km/h..... 3,7 (4,7) s 100-120 km/h..... 5,2 (5,9) s 120-140 km/h..... 8,0 (—) s | Preis: 11900 Mark |

Test Moto Guzzi 1000 California II

Die beiden Kunststofftaschen sind wasserdicht und werden abschließbar am Motorrad befestigt. Ein kleines Hinweisschild jedoch warnt davor, mehr als zehn Kilogramm Gepäck pro Koffer zu verladen. Der Tip ist ernst zu nehmen. Denn im Testbetrieb brach eine Tasche bei höherer Beladung glattweg aus der Halterung. Bei vorschriftsmäßiger Beladung hingegen gibt die Maschine keinen Grund zu Beanstandungen; wie überhaupt das Fahrverhalten



Stauraum: Packtasche mit Aktenfach; serienmäßige Halterung mit abschließbarer Kunststoffpacktasche. Der neue Alu-Zylinder (rechts) mit vergrößerter Bohrung und 30 Millimeter-Vergaser für bulligen Durchzug

gleich bleibt, ob mit oder ohne Packtaschen.

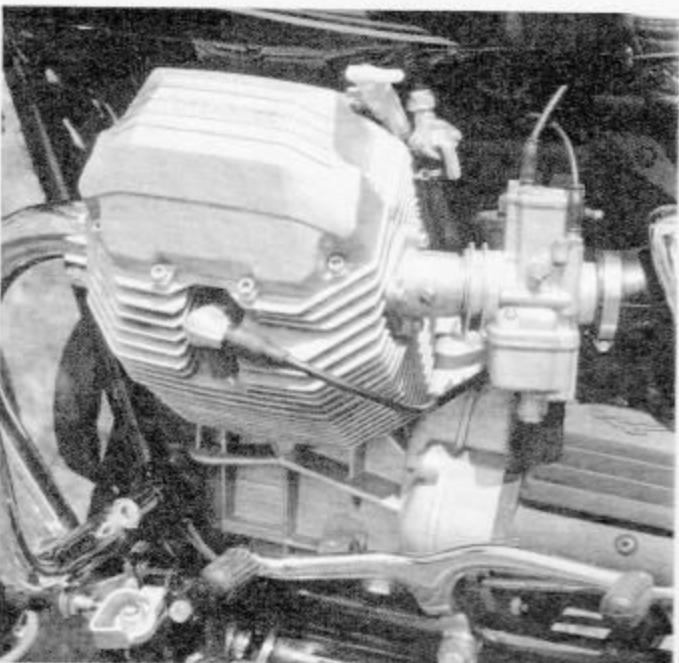
Auch im Betrieb mit zwei Personen läßt sich die Guzzi nicht aus der Ruhe bringen. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei Sozusbetrieb lediglich vier km/h niedriger als bei Solofahrt.

Auf dem Tachometer stehen dabei gewaltige 180 Stundenkilometer. Der unbestech-

liche Lichtstrahl entlarvte den voreiligen Tacho: Ganze 159 Stundenkilometer bleiben in Wirklichkeit übrig. Der Pilot reizt die Höchstgeschwindigkeit der California aber ohnehin selten aus. Denn die groben Vibrationen des mächtigen V-Motors kribbeln am Lenker und auf den Trittbrettern. Damit pendelt sich die Reisegeschwindigkeit bei etwa 140 km/h ein.

Der bequem plazierte Passagier profitiert sogar noch vom Windschutz der Frontscheibe.

Die hinteren Federbeine verkraften die Mehrbelastung



anstandslos. Selbst mit schwächster Federvorspannung schlagen sie nur auf extremen Bodenwellen durch. Zum Glück, denn das Verstellen der beiden Federbeine artet zum Kraftakt aus. Mit dem Schlüssel des Bordwerkzeugs kann nur eine athletische Sportlernatur die Arretierung der Federvorspannung überwinden.

Schwierigkeiten bereitet auch das Nachfüllen von Öl. Nur mit einem 22 Millimeter großen Steckschlüssel läßt sich der Peilstab heraus-schrauben. Öl findet nur durch einen langen, schmalen Trichter den Weg in den

Einfüllstutzen. Der Ölkonsum des Zweizylinders hält sich jedoch in Grenzen.

Anlaß zur Kritik bieten die Kontrollampen der Cockpitkonsole. Sie leuchten zu schwach, um bei Sonneneinstrahlung noch ihrer Warnfunktion gerecht zu werden.

Anders der H4-Scheinwerfer. Er sorgt dafür, daß auch bei Nacht genügend von der Straße zu sehen ist.

Dennoch bietet die Moto Guzzi California II dem Tourenfahrer eine ganze Menge. Den wartungsfreien Kardanantrieb beispielsweise. Beachtliche Geschwindigkeiten und passablen Aktionsradius von über 300 Kilometern mit einer Tankfüllung ebenso. Und sie eignet sich für Fahrten abseits großer Straßen.

Angenehm auch das Integralbremssystem. Mit einem leichten Tritt auf das große Bremspedal, das fast aus dem Automobilbau stammen könnte, verzögert die California mit einer Scheibe im Vorderrad und mit dem Hinterrad. Der Handhebel setzt die zweite Scheibe der Brembo-Anlage in Aktion. Damit kann die Maschine sicher, auch mit voller Beladung, aus Höchstgeschwindigkeit abgebremst werden.

Als ich nach über 600 Kilometern an meinem Ziel angelangt bin, steige ich ohne große Ermüdungserscheinungen von der California. Der Winddruck hat mir auf dem letzten Stück Autobahn nicht die Nackenmuskeln verkrampfen lassen. Und jetzt bemerke ich es erst: Auf meiner Lederjacke klebt kein einziges Insekt. Die weiche, leider etwas hohe Sitzbank hat mein Hinterteil geschont. Nicht einmal die Sozia, die sonst bei jeder Tankpause auch eine Kaffeepause fordert, murrte. Die California offeriert sicher eine der komfortabelsten Arten, auf zwei Rädern zu verreisen.

Hennes Fischer