

MOTORRAD



**Bimota Supermono
Suzuki EC Big 751
MuZ Skorpion Replica
Uno-Rotax
Yamaha SZR 660**

**Vergleichstest
BMW R 850 R
gegen
Suzuki VX 800**

**Großes Kennerspiel
(Teil 2) 1. Preis:
Harley XL 883
Sportster**

**Noch geheim:
Erste 96er**

NEUHEITEN

**Gebraucht-Beratung
Moto Guzzi California**



**Star
Stra**

Motor - Presse Stuttgart 20080 Hamburg
Postvertriebsstück : Entgelt bezahlt E 4973
500 17 2703 3016 6354
2991

Super Hammer

GEBRAUCHTMARKT

Gebrauchtkauf

Moto Guzzi California

Die erste California heißt nicht California I. Die vierte California ist die California III. Deren Nachfolgemodell ist nicht eine California IV, sondern die California 1100.

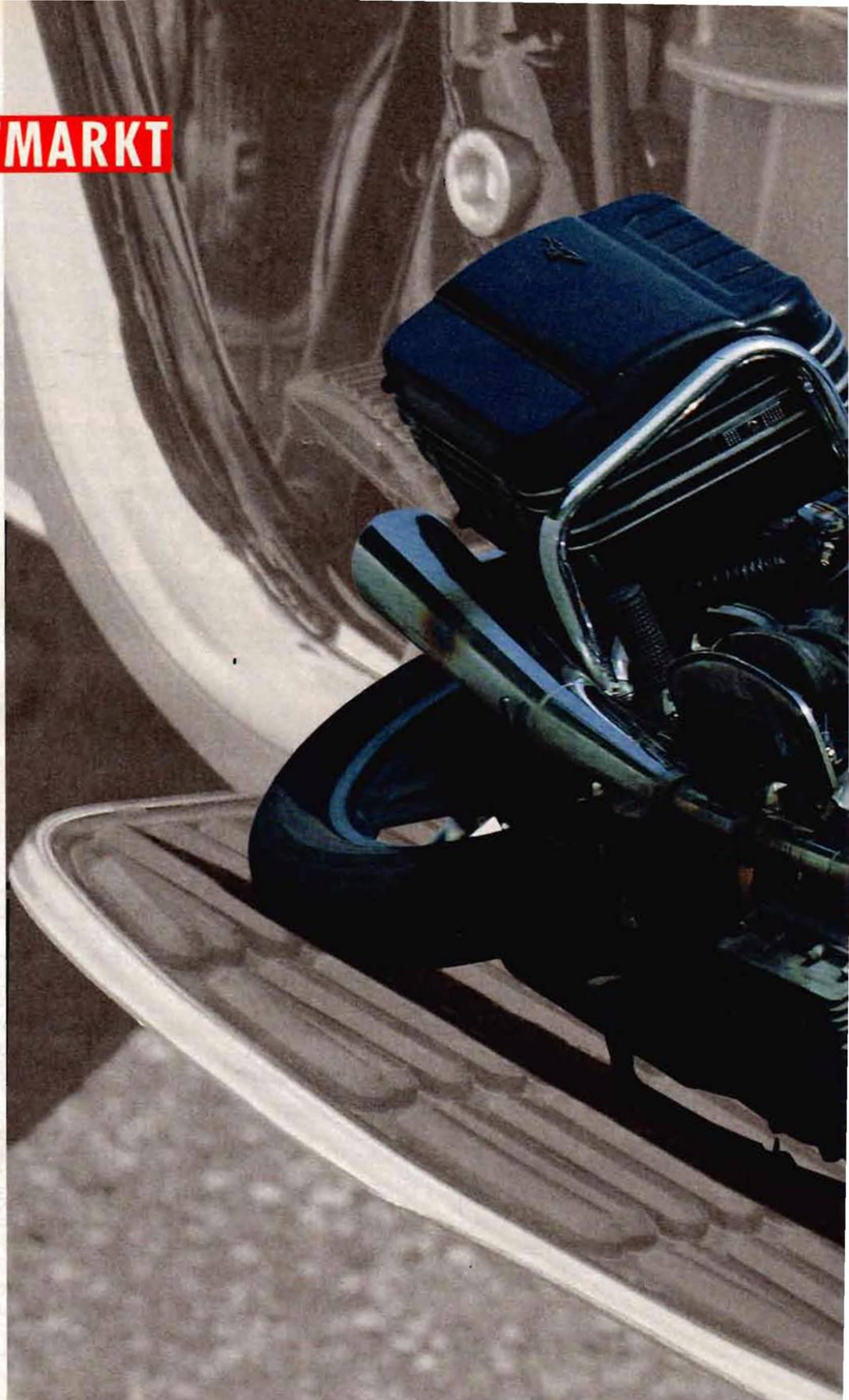
Um den Guzzi-Unkundigen nicht zu sehr zu verwirren, folgt die California-Historie in Stichworten. **Ende 1971:** Moto Guzzi ringt sich dazu durch, den Hubraum des Spitzenmodells V7 von 757 auf 844 cm³ zu erhöhen. Die Standardversion ist die V7 850 GT. Die Legende sagt, daß zu diesem Zeitpunkt die kalifornische Polizei vom Harley-Fahren die Nase voll hatte und den italienischen Zweizylinder mit Plexiglasscheibe, Westernlenker, Kunststoffkoffern, schwarzweißer Sitzbank und jeder Menge Rohrgeflecht in Form von Sturzbügeln und Gepäckträger orderte. Trittbretter nicht zu vergessen. Die zivile

Seit 1971 ist Moto Guzzi immer wieder gut für Brettgeschichten.

Mittlerweile gibt es fünf Generationen von Maschinen mit Brettern, die für manche die Tourer-Welt bedeuten.

Von Klaus Herder; Fotos: Archiv

Tritt brettfahrer





Technische Daten

Motor

Luftgekühlter Zweizylinder-90-Grad-Viertakt-Motor, eine untenliegende, kettengetriebene Nockenwelle, zwei über Stoßstangen und Kipphebel betätigte Ventile pro Zylinder, gleitgelagerte Pleuellwelle, kontaktgesteuerte Batterie-/Spulenzündung, zwei Dellorto-Rundschiebervergaser, Ø 30 mm, Drehstromlichtmaschine 280 Watt, Batterie 12 V/28 Ah, E-Starter.

Bohrung x Hub	88 x 78 mm
Hubraum	949 cm ³
Verdichtungsverhältnis	9,2:1
Nennleistung	67 PS (49 kW) bei 6500/min
Max. Drehmoment	8,1 kpm (79 Nm) bei 3200/min

Kraftübertragung

Primärtrieb über Zahnrad, Zweischeiben-Trockenkupplung, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Sekundärtrieb über Kardanwelle.

Fahrwerk

Doppelschleifenrahmen aus Stahlrohr mit abnehmbaren Unterzügen, Telegabel, Lenkkopf kegelrollengelagert, Standrohrdurchmesser 40 mm, Hinterradschwinge kegelrollengelagert, zwei Federbeine hinten, Federbasis dreifach, Dämpfung vierfach verstellbar, Doppelscheibenbremse mit Zweikolbensätteln vorn, Ø 300 mm, Einscheibenbremse hinten, Ø 270 mm, Integral-Bremsystem, Leichtmetall-Gußräder.

Federweg	vorn 140 mm hinten 75 mm
Felgenreiße	vorn 2.50 x 18 hinten 3.00 x 18
Reifenweite	vorn 110/90 H 18 hinten 120/90 H 18

Maße und Gewichte

Lenkkopfwinkel	62 Grad
Nachlauf	98 mm
Länge	2330 mm
Radstand	1560 mm
Sitzhöhe	750 mm
Lenkerbreite	800 mm
Tankinhalt/Reserve	26/5 Liter
Gewicht vollgetankt	290 kg
Zul. Gesamtgewicht	460 kg

Service Daten

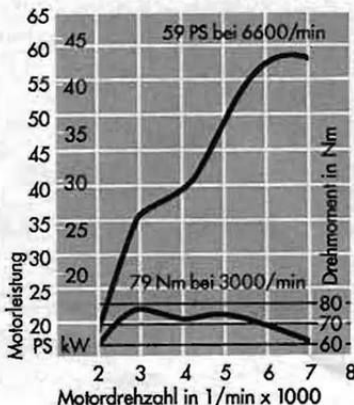
Service-Intervalle	alle 5000 km
Ölwechsel mit Filter	alle 5000 km
Motoröl	SAE 20 W 40
Füllmenge mit Filter	3 Liter
Zündkerzen	Champion N 9 YC
Telegabelöl	ATF
Füllmenge je Holm	70 cm ³
Ventilspiel kalt	
Einlaß	0,22 mm
Auslaß	0,22 mm

Testwerte

Höchstgeschwindigkeit	
Solo/mit Sozius	164/162 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	
Solo/mit Sozius	6,5/7,6 sek
Verbrauch	7,2 Liter
Kraftstoff	Super verbleibt
ab Fahrgestell-Nummer VW 13049	
	Super Plus bleifrei

Ersatzteil-Preise

Sturzteile	
Kupplungshebel	73 Mark
Lenker	137 Mark
Blinker vorn	52 Mark
Tachometer	210 Mark
Gabelstandrohr	170 Mark
Vorderrad Speiche	963 Mark
Schalldämpfer	500 Mark
Tank, lackiert	1166 Mark
Windschild	186 Mark
Schutzblech vorn	536 Mark
Rahmen komplett	1333 Mark



Verschleißteile

Bremsbeläge vorn, ein Satz	34 Mark
Kupplungsbeläge, ein Satz	125 Mark
Bremsscheibe vorn	211 Mark
Luftfilterelement	9 Mark
Gaszug	12 Mark
Tachowelle	10 Mark
Batterie	172 Mark
Anlasser	656 Mark
Kreuzgelenk	238 Mark
Federbein	410 Mark

Stärken und Schwächen

- ▲ Sehr gute Langstreckentauglichkeit
- Kerniger und durchzugsstarker Motor
- Einfacher und wartungsfreundlicher Aufbau
- ▼ Mäßige Verarbeitungsqualität
- Ärgerliche Kleinschäden
- Verwirbelungen hinter der Scheibe

Test in MOTORRAD¹

Test 850 T3 California	19/1975
Vergleichstest	
850 T3 California	11/1979
Marktspiegel	
850 T3 California	9/1980
Fahrbericht	
1000 California II	5/1982
Test 1000 California II	12/1982
Vergleichstest	
1000 California II	19/1982
Fahrbericht California III	13/1987
Test California III	16/1987
Test California III C	14/1990
Vorstellung	
California III Injection	19/1990
Test California III C i.e.	10/1991
Vorstellung	
California 1100	23/1993
Test California 1100 i	3/1994
Vergleichstest	
California 1100 i	11/1994

Reifenfreigaben
Typ California III

Vorn	Hinten
110/90 H 18	120/90 H 18
Pirelli Phantom	Pirelli Phantom
Alternativbereifung	
110/90-18	120/90-18
Metzeler ME 33	Metzeler ME 99 A1
110/90 V 18	120/90 V 18
Pirelli MT 28 SCF	Pirelli MT 28
110/90 V 18	130/80 V 18
Pirelli MT 09	Pirelli MT 08

Alternativbereifung mit Freigabe des Fahrzeugherstellers erlaubt.



¹ Tests können beim Verlag bestellt werden, Telefon siehe Kasten auf Seite 144

Gebrauchtkauf

Version heißt fortan V7 850 GT California. 1974 wird als Nachfolgerin die 850 T3 präsentiert. Scheibenbremse, Steuerkette statt Stirnräder, Ölkreislauf mit Filter und eine verbesserte Elektrik sind die wesentlichen Änderungen. Die mit den bewährten Touring-Features behängte Version heißt konsequenterweise 850 T3 California. Die 3 steht für drei Scheibenbremsen, mit denen es eine be-

sondere Bewandnis auf sich hat – Stichwort „Integral-Bremsystem“: Das Fußbremspedal im Lkw-Format aktiviert gleichzeitig die hintere und die vordere linke Scheibe. Der Handbremshebel dient nur der Unterstützung und sorgt für Verzögerung an der vorderen rechten Scheibe.

1981 gibt es mit der Moto Guzzi California II die erste nummerierte Cali. Von ihrer Vorgängerin ist sie auf den ersten Blick durch den „eckigen“ Motor zu unterscheiden. Die California II

ist nicht nur optisch, sondern endlich auch technisch ein eigenständiges Modell. Pleuellwelle, Getriebe und das Gehäuse entstammen zwar der Le Mans III, aber die komplett veränderten Zylinderköpfe und die völlig andere Rahmengeometrie verleihen ihr einen eigenen Charakter. 1987 gibt es einen Bruch in der California-Reihe. Die Cali III ist mit ihrem Tropfen-tank und der stark gestuften Sitzbank optisch weder Fisch noch Fleisch. Ein Chopper ist sie aber glücklicherweise nicht,

dafür sorgen schon das weiterhin handliche Fahrwerk und die überragenden Tourerqualitäten. Moto Guzzi sieht das offenbar nicht ganz so, denn auf Wunsch gibt's die Cali III ab 1990 auch ohne Windschild, Koffer und Sturzbügel, aber dafür mit dem verräterischen Zusatz C wie „Custom“. Von der antiquierten Batterie-/Spulenzündung nimmt man im gleichen Jahr Abschied (Modelljahr 1991). Ebenfalls Ende 1990 wird die California III Injection vorgestellt. Die mit einer elek-

tronischen Weber-Marelli-Einspritzanlage ausgestattete Version kostet rund 1700 Mark mehr als die weiterhin lieferbare Vergaser-Ausführung. 1994 wird das fünfte und vorerst letzte Kapitel der unendlichen California-Geschichte aufgeschlagen. Mehr Hub und eine größere Bohrung machen aus dem Einliter-Motor einen Elfhunderter. Die Numerierung läßt Moto Guzzi wieder sein und nennt sein jüngstes Kind schlicht California 1100, mit Einspritzung California 1100 i. Windschild und Koffer sind mittlerweile aufpreispflichtig, neue Federelemente sorgen dafür, daß die Cali etwas von ihrer früheren Härte verloren hat.

Das beliebteste California-Modell bei Gebrauchtkäufern ist die Cali II. Klassisches Aussehen und eine – gute Pflege vorausgesetzt – zuverlässige Technik machen sie zum gefragten Stück, das je nach Zustand zwischen 8000 und

11 000 Mark kostet. Die Vorgängermodelle V7 850 GT California und T3 California spielen auf dem Gebrauchtmotor eine geringere Rolle. Für gepflegte Exemplare werden zwar bereits Liebhaberpreise bis zu 12 000 Mark gezahlt, aber es sind auch einige „Raubkopien“ im Umlauf, denn die beiden ersten Calis waren ja nur speziell ausgestattete Standardversionen, die sich problemlos nachträglich auf California trimmen lassen. Für die Cali III werden ab 9000 Mark verlangt und auch gezahlt, die California 1100 ist gebraucht praktisch noch nicht zu bekommen.

Ab der T3 California sind die Guzzi-Motoren im Aufbau weitgehend identisch. Entsprechend ähnlich sind die Probleme bei den älteren Calisemestern. Die Steuerkette ist so ein Sorgenkind. Zum Spannen müssen die Lichtmaschine und der vordere Stirndeckel demontiert werden. Das macht

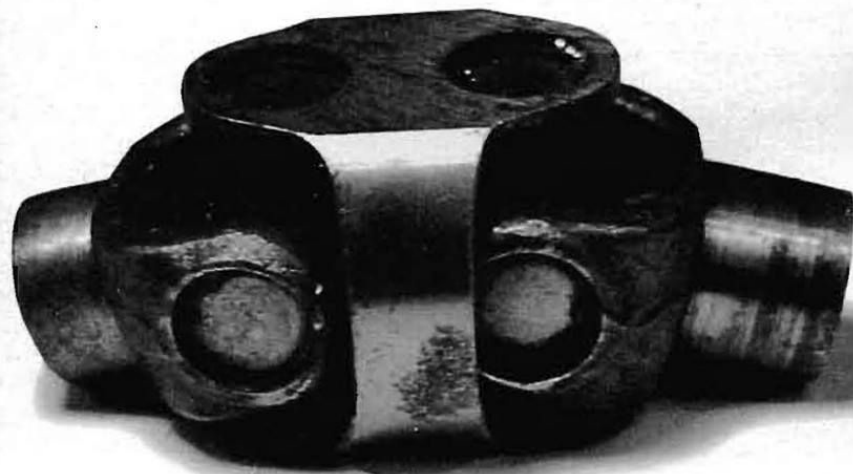
natürlich kaum jemand, und so sind viele Steuerketten oft schon nach 30 000 Kilometern extrem gelängt und schlagen ans Gehäuse. Um das Klappern zu beseitigen, ist eine neue Kette fällig. Profis bauen bei der Gelegenheit gleich ein verstärktes Exemplar (zirka 60 Mark) und vor allem einen automatischen Steuerkettenspanner anstelle der serienmäßigen Gleitschiene ein. Der federbelastete Stucchi-Spanner hat sich bewährt und ist mit 29 Mark sehr preiswert. Der Umbau auf Stirnräder ist natürlich noch eleganter, mit Teillekosten zwischen 400 und 650 Mark aber auch um ein Vielfaches teurer.

Zylinder und Kolben sind gut für 100 000 Kilometer, allerdings kann es bei den bis 1980 eingebauten Zylindern mit hartverchromter Lauffläche Probleme mit einer abplatzenden Chromschicht geben. Die späteren nigusilbeschichteten Zylinder werden, wenn über-

haupt, nur von unsensiblen Heizernaturen geschlachtet. Dann sind neue Kolben und Zylinder fällig. Die Bohrungen werden bei der Gelegenheit gern auf 88 oder 90 Millimeter erweitert, was problemlos geht. Ab 92er und erst recht bei der 95er Bohrung müssen auch die Brennräume angepaßt werden. Für die anschließende Feinabstimmung werden gegebenenfalls andere „Kleinteile“ wie Nockenwelle, Vergaser und Auspuff benötigt. Ein kompletter Satz Zylinder mit Kolben und Kleinteilen kostet zwischen 700 und 1100 Mark. Ventilführungen und Ventilsitze sind nach rund 50 000 Kilometern verschlissen. Bei der dann notwendigen Zylinderkopfüberholung wird häufig auf Bleifreibetrieb umgerüstet. Mit neuen Sitzringen, Führungen und Ventilen kostet diese Aktion komplett zwischen 900 und 1000 Mark. Ab der California III-Fahrgestellnummer VW 13049 vertragen übrigens alle Cali Bleifrei. Nur das gute Super Plus sollte es doch bitte schön schon sein.

Ein typisches Leiden älterer Guzzi ist die frühzeitig verschlissene Kupplung. Nach 50 000 bis 70 000 Kilometern ist sie fertig, und zwar so weit, daß es mit dem Austausch der Beläge nicht getan ist. Bemerkbar macht sich das durch ein im warmen Zustand schlecht zu schaltendes Getriebe. Die Verzahnung der Zwischenscheibe der Zweischeibenkupplung arbeitet sich in die Schwungscheibe ein. Dann müssen Schwungscheibe, Reibscheiben, Druckplatte und Mitnehmer komplett ersetzt werden, und rund 1000 Mark Materialkosten und zirka sechs Stunden Arbeitszeit sind fällig. Ab 1989 kamen andere Verzahnungen zum Einsatz, die nicht mehr verschleifen. Eine Umrüstung ist möglich und beim ohnehin fälligen Austausch sehr empfehlenswert.

Wenn es beim ruckartigen Gaswechsel aus dem Endantrieb vernehmlich klackt, ist meist das Kreuzgelenk ausgeschlagen – ebenfalls typisch Guzzi. Das kann bereits nach



Übeltäter:
Wenn's klackt,
ist meist dieses
unscheinbare
Teil ausgeschlagen.
Kreuzgelenk
für 230 Mark



Wohltäter: Die
Einspritzanlage
macht Schluß mit
schwergängigen
Gasgriffen – kein
Vergaser, keine
Rückholfeder

Lesererfahrungen

Guzzi-Fahrer reisen gern. Hohe Kilometerleistungen sind mit dem bequemen Tourer an der Tagesordnung. Und Guzzi-Fahrer haben keine Angst vorm Schrauben, denn Kleinkram gibt's eigentlich immer zu tun.

Unsere Traum-Reisemaschine, eine California II, kauften wir 1983 neu als Grauimport für 9990 Mark. Auf inzwischen 70 000 Kilometern hat uns die Signora niemals enttäuscht. Kupplung und Gasgriff erfordern allerdings Kraft in den Händen. Bei 40 000 Kilometern war die Verzahnung der Kupplung am Ende, nach weiteren 30 000 Kilometern erneut. Der Magnetschalter des Anlassers wurde bei 69 000 Kilometern erneuert. Die hinteren Paioli-Dämpfer waren schnell am Ende und wurden gegen Konis ausgetauscht. Die Konis ersetzte der Hersteller bei nachlassender Wirkung nach 42 000 Kilometern kostenlos. Metzeler ME 33

und ME 99 A1 bieten sehr gute Haftung und verbessertes Handling. Der Benzinverbrauch liegt um 5,3 Liter. Wir finden, unsere Cali sieht noch wie ein richtiges Motorrad aus, hört sich auch so an und muß auch so gefahren werden – nix Einfingerkupplung und Babyhändchengasgriff. Es gibt modernere, schnellere und leichter zu fahrende Maschinen, aber auf der Guzzi ist das Erleben viel direkter und intensiver.

Monika und Peter Hutzelmeyer-Kelchner, Frankfurt am Main

Meine erste California war eine Cali II, die ich 1985 neu gekauft und 1988 mit 43 000 Kilometern verkauft habe. Nach einem kurzen und enttäuschenden Gastspiel auf zwei Harley-Davidson kehrte ich 1992 mit dem Kauf einer California III wieder zu Moto Guzzi zurück. Bei der Cali II riß nach 3800 Kilometern der Kupplungszug, nach 6900 Kilometern gab's Zündaussetzer. Durch Anbringen eines Spritzlappens zwischen Hinterrad-Schutzblech und Rahmen-dreieck wurde das Eindringen von Spritzwasser in die „offen“ liegende Elektrik verhindert, seitdem war Ruhe (das gleiche wurde auch bei der Cali III gemacht). Bei 20 100 und 26 800 Kilometern waren Tachowelle und Öldruckschalter defekt. Kreuzgelenk und Kupplung mußten nach 40 500 Kilometern erneuert werden. Bei der Cali III mußten auf inzwischen 20 000 Kilometern Drehzahlmesser, Zündspule und Gaszüge gewechselt werden. Mit Metzeler ME33/ME99-Bereifung habe ich die besten Erfahrungen gemacht. Trotz einiger Detailschwächen und Verarbeitungsmängel überwiegen die Vorteile wie reichhaltige Ausstattung, sehr gute Reichweite und wartungsfreundliche Technik. Wer



Erstbesitz: Hartmut Koch mit der ersten von zwei Californias

bereit ist, etwas Herzblut zu verspritzen, erhält mit der California ein Motorrad mit Charakter und Charme, das nicht an jeder Ecke steht. Mich jedenfalls läßt der Moto Guzzi-Virus nicht mehr los.

Hartmut Koch, Mönchengladbach

Seit rund dreißig Jahren fahre ich Motorrad, und ich habe schon viele „Töffs“ gefahren, aber kein Motorrad bringt das „Landstraßen-Feeling“ so perfekt rüber wie die Guzzi California. Ich besitze heute die dritte California. Die erste war eine Cali III der ersten Serie, und sie lief nie richtig. Die Aussetzer waren ungeheuerlich. Die mechanische Zündung war noch unzuverlässiger als die Ersatzteilversorgung. Mit diesem Miststück stotterte ich 20 000 Kilometer ab, die ich heute am liebsten vergessen würde. Dann kam das Modell mit elektronischer Zündung und Einspritzung. Das Motorrad und kurz danach auch der Fahrer waren wie verwandelt. Das Ding lief und lief, ging nie kaputt, es wurde geradezu langweilig. Dann kam die 1100er heraus, und ich wagte mich wieder an eine Vergaserversion. Und siehe da – der Motor war von ganz unten



Doppelschlag: Monika und Peter Hutzelmeyer-Kelchner auf Tour

Gebrauchtkauf

20 000 Kilometern der Fall sein, wer Glück hat, fährt dagegen die vierfache Strecke ohne Probleme. Das passende Ersatzteil kostet um 230 Mark.

Die wildesten Geschichten ranken sich um die Guzzi-Elektrik. Tatsache ist jedenfalls, daß das Einstellen der zwei Unterbrecherkontakte der Batterie-/Spulenzündung extrem fummelig ist und spätestens nach 10 000 Kilometern ansteht. Die

elektronische Piranha-Zündung genießt unter Cali-Fahrern einen guten Ruf und kostet um 260 Mark. Die Silent-Hektik-Zündung soll noch besser sein, ist mit knapp 700 Mark aber auch nicht ganz billig. Guzzi-Fahrer sind häufig leidenschaftliche

Schrauber und Bastler. Das rächt sich bei manchen Gebraucht-Cali, denn da wird auf Teufel komm raus am Kabelbaum herumgefickelt. Ein Blick unter den Tank im Lenkkopf-bereich schafft meist Klarheit, ob ein begnadeter Selbsterbauer

850 T3 California von 1975



California II von 1982



California III injection 1989 (nie in D)



heraus kräftig wie noch nie. Die letzte California ist mit Abstand die beste. Sie hat einen Punch, daß es eine wahre Freude ist, verbraucht allerdings entsprechend mehr Gummi: Metzeler Metronic alle 7000 Kilometer. Der Schweizer Metzeler-Importeur lacht sich mit seinen total überzogenen Preisen ins Fäustchen, der Schlaumeier. In der Schweiz kann man locker ein ganzes Jahr auf ein Ersatzteil warten. Da lohnt sich ein Ausflug nach Italien, dort finden sich lebenswürdige Guzzi-Händler der alten Garde, die in kurzer Zeit für weniger als den halben Schweizer Preis das verlangte Teil beschaffen.

Alex Gfeller, Biel, Schweiz

Meine California III erwarb ich 1990 als Neufahrzeug in der 67-PS-Version. Im ersten Jahr wurden auf Garantie der Drehzahlmesser, der Bremslichtschalter, ein gebrochener Lampenhalter und das Armaturengehäuse erneuert. Bei 31 000 Kilometern mußte das linke, bei 37 000 Kilometern das rechte Auslaß-

ventil wegen Kompressionsverlust erneuert werden. Bei 48 000 Kilometern war das Kreuzgelenk, bei 64 000 Kilometern die Bitubo-Dämpfer der Gabel fällig. Inzwischen hat die Maschine 75 000 Kilometer zurückgelegt. Durch den Anbau der Schalldämpfer des 1993er Modells verschwand das Leistungsloch. Das Anhängen der Koffer bei Autobahnfahrten hatte damit auch ein Ende. Die Plastik-Rückspiegel wurden durch welche der Yamaha SR 500 ersetzt. Nur der linke Spiegel der SR hat Rechtsgewinde, er paßt bei der Guzzi auf beiden Seiten. Die originalen Pirelli-Reifen hielten hinten 8000, vorn sogar 30 000 Kilometer, waren bei Regen aber eine Katastrophe. Der Benzinverbrauch liegt bei 4,5 bis sechs Litern Super verbleit. Die Maschine sollte mit Licht nicht zu lange unter 2000/min gefahren werden, da es die Sapriza-Lichtmaschine dann nicht schafft, die Batterie genügend zu laden. Aufgrund meiner guten Erfahrungen hat sich jetzt noch ein Cali III-EML-Gespann dazugesellt.

Bodo Tegethoff, Bochum

Meine Cali III, Baujahr 1988, erwarb ich 1991 mit 27 000 Kilometern für 9500 Mark. Jetziger Kilometerstand ist 53 000. Bei 49 000 Kilometern gab es mit einem ausgeschlagenen Kreuzgelenk den ersten und bisher einzigen Schaden. Eine deutliche Leistungs- und Drehmomentverbesserung wurde durch Anbau von 36er Vergasern und offenen Ansaugtrichtern, den Einbau größerer Ein- und Auslaßventile (44/36 Millimeter) und durch eine Lafranconi-Auspuffanlage erzielt. Über ein Gutachten wurde die Leistungssteigerung auf 80 PS ohne Probleme eingetragen. Jetzt stimmt die Leistung auch mit zwei Personen und Gepäck. Im Winter 1994/95 baute ich die



Neues Anhängsel: Thorsten Diebelberg nimmt den Ural-Beiwagen

Cali mit einem Ural-Beiwagen zum Gespann um. Das ist die mit Abstand günstigste Lösung, und der Beiwagen paßt von der Optik optimal zur Cali. Der Verbrauch liegt jetzt bei 7,5 bis 8,5 Litern, die Höchstgeschwindigkeit über 150 km/h. Mit einem LSL-Lenkungsdämpfer wurde das gespannbedingte Lenkerflattern völlig beseitigt. Für mich gibt es in nächster Zeit keine Alternative zur California III, denn Leistung, Optik, Akustik und Sitzposition für Fahrer und Beifahrer sind einmalig. Bei Interesse am Gespann-umbau (Gesamtkosten zirka 4500 bis 5000 Mark): Telefon 0 42 46/14 30.

Thorsten Diebelberg, Drentwede

Die 100 Mark für den Schraubertip kassiert diesmal Christopher Bartz, seines Zeichens Guzzi-Mechaniker aus Karlsruhe, und zwar für sein „Gesamtwerk“ von sechs Seiten, das als Hintergrund-Info wichtige Dienste leistete. Also – Mechaniker, Händler und sonstige „Insider“ – meldet Euch!

100 MARK TIP



Neue Spiegel: Bodo Tegethoff nimmt SR 500-Exemplare

gepfuscht hat. Die Vielfachstecker nehmen Verschmutzungen übrigens ziemlich übel und sollten von Zeit zu Zeit gereinigt und gefettet werden. Korrodierte Steckverbindungen sind nicht Guzzi-typisch, aber auch nicht so ganz selten.

Von Gas- und Kupplungs-zügen sowie Tacho- und Drehzahlmesserwellen sollte der fürsorgliche Guzzi-Fahrer immer einige im Haus haben – die Stücke gelten als reine Verschleißteile. So nervig deren häufiger Austausch ist, so er-

freulich niedrig sind die dafür zu zahlenden Preise. Überhaupt gilt fast durchgehend: Guzzi-Ersatzteile sind überraschend günstig – zumindest im Verhältnis zu japanischen Teilen.

Wer Teile braucht, umbauen will oder einfach nur auf den Ge-

schmack kommen möchte, was man mit einer Guzzi so alles anstellen kann, sollte sich unbedingt die ausführlichen und professionell gemachten Kataloge von Stein-Dinse (fünf Mark, Telefon 05 31/21 02 10), Max (umsonst, Telefon 0 72 31/31 17 11) und Moto Spezial (zehn Mark, Telefon 0 73 85/15 16) kommen lassen. Alle drei Anbieter führen übrigens auch Trittbretter im Angebot – nur für den Fall, daß Sie auf Ihrer jetzigen Maschine schon mal von California träumen möchten. □

California III C von 1990

California 1100 i von 1994

