

LÄSSIG HEIZEN

Komfortable Lässigkeit vereint mit sportlichen Charakterzügen: wie die Moto Guzzi V 1000 California II zum erfolgreichsten italienischen Motorrad der achtziger Jahre wurde





Mit der Fußspitze den Ersten eingelegt, die zwei Gasfabriken auf Durchzug gestellt, und dann mit dem BUMMS einer Kanonenkugel die 100-km/h-Mauer in weniger als sechs Sekunden einreißen. Schneller als ein Porsche 911 SC. Dabei einfach die oberen Gänge per Schaltwippe mit der Hacke reinkicken, ohne über die Feinmotorik eines Rennfahrers verfügen zu müssen. Ab geht's, bis hinter der aufragenden Scheibe statt Fahrtwind ein Wirbelsturm am Helm rüttelt. Sicher, das entspricht nicht der typischen Fahrweise auf einer Moto Guzzi California. Aber sie macht's möglich. „Ich mag ihre Charakteristik, weil sie auch zügig gefahren werden kann“, schätzt Volker Noll-Hussong die einzigartige Italienerin. „Ebenso wie sich damit bummeln lässt.“

Als die V 1000 California II Ende 1981 erschien, hatten ihre Vorgängerinnen V 850 California und 850-T3 California bereits er-

folgreich den typisch amerikanischen Stil gefeiert. Und da die Ahnenreihe sogar schon 1970 mit der V7 750 California begann, erscheint die Nummerierung recht willkürlich. Mit der zeitgleich entstandenen 850 Le Mans III teilte sich die neue California unter anderem das Motorgehäuse mit neuem Entlüftungssystem, Kurbelwelle, größere Ölwanne, Getriebe, bessere Kipphebelböcke sowie die Zylinder mit nunmehr kantigen Kühlrippen. Bei identischem Hub von 78 Millimeter bekam die Touristin eine um fünf auf 88 Millimeter vergrößerte Bohrung und behielt zugleich die 30er Dell'Ortos.

Dem Zusammenspiel von Ansaugtrakt und Auspuffanlage hatten die Ingenieure Lino Tonti und Umberto Todero viel Aufmerksamkeit gewidmet. Mit den bewährten Vergasern und neuem Luftfilterkasten erfüllte die gewachsene California die verschärften Abgasvorschriften, während doppelwandige Krümmer und ein Vorschalldämpfer Laufruhe und

Gaswechsel förderten. Dadurch galoppierten acht Pferde mehr, so dass 67 PS und 76 Nm Drehmoment die Fuhre beschleunigen konnten. In zeitgenössischen Tests zog sie im höchsten Gang in unter vier Sekunden von 80 auf 100 km/h, mehr als doppelt so schnell wie eine Harley-Davidson XLH 1000 Sportster. Umgekehrt verzögerte das bekannte Guzzi-Integralbremssystem aus 100 km/h bis zum Stillstand innerhalb von 42 Metern, während die Harley erst zwölf Meter später stand.

Mit solcher Leistung fand die 1000er California beiderseits des Atlantiks schnell neue Freunde. Zwar blieb hierzulande parallel die 850-T3 California noch eine Weile im Angebot, doch neben der Mehrleistung gefiel den Kunden nicht zuletzt der technische

Fortschritt. „Die alten Rundmotoren sind nichts für mich“, bestätigt Volker Noll-Hussong. „Die eckigen Zylinder finde ich besser.“ Ihre patentierte Nigusil-Beschichtung der Laufbahnen war 1979 zuerst bei der kleinen V 35 eingeführt worden und kam dann in der letzten Charge der Le Mans II richtig zur Geltung: verringerte Reibwerte durch bessere Kühlung, leichtere Kolben mit engeren Toleranzen.

Die effektive Wirkung unterstrich Mandellos Traktor fortan als wiederholter Champion in der amerikanischen Langstreckenmeisterschaft oder diversen *Battle of Twins*-Serien hüben wie drüben. Dabei einen Le Mans und California außer vielen Motorkomponenten noch der verstärkte Tonti-Rahmen sowie die hauseigene Gabel mit Dämpferkartuschen und Luftunterstützung. Deren

Abstimmung gilt zwar als gelungener Kompromiss zwischen sportlich-straft und halbwegs komfortabel, doch der heutige Besitzer mag sie nicht: „Die Gabel ist bockig und viel zu hart gefedert. Ich habe zumindest die zusätzliche Luftunterstützung ausgebaut, jetzt geht's mit zwei Personen ganz gut.“ Die montierten Koni-Federbeine hinten genügen eher den Ansprüchen. Auf Reisen erweisen sich die Koffer als nützlich, die hier noch etwas mehr Stauraum als die serienmäßigen des deutschen Zulieferers Schuh bieten. „Die hielten nicht lange dicht und rissen auch an den Halterungen ein“, erinnert sich der 52-jährige Karlsruher.

Seine erste California II diente ihm in den Neunzigern über gut 100.000 Kilometer. „Dann wurden aber allmählich Kupplung, Kreuzgelenk und Kabelbaum fällig, und im Grunde wäre eine Vollrestaurierung nötig gewesen. Aber ich fahre fast nur Motorrad, wenig Auto, auch im Winter. Also wollte ich nicht langwierig bauen, verkaufte die alte Cali und besorgte mir eine andere Guzzi.“

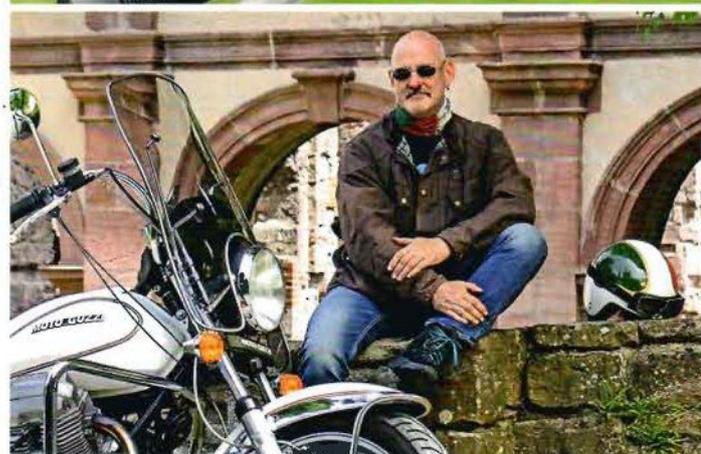
Im Lauf des Lebens sammelten sich dann Stück für Stück weitere Mandello-Adler im Nest, und die Erinnerung kehrte zurück: „Vor drei Jahren dachte ich, so eine Cali Zwo wäre mal wieder schön.“ Er fand dieses Exemplar von 1985, das bereits technisch überholt und zugleich noch weitgehend im originalen Lack war. „Zuerst wollte ich nur einfach wieder eine haben. Aber dann musste ich sie doch auch fahren, so als Drittmotorrad bei schönem Wetter“, lacht der Liebhaber. Gekauft mit rund 78.000 Kilometer Laufleis-

Garagenkultur

Der Guzzi-Baukasten erleichtert seit jeher Umbauten aller Art. Mit den Zylindern der California II und überarbeiteten Köpfen der Le Mans schuf beispielsweise Duilio Agostini in Mandello eine 1000 Le Mans III, der bald auch die deutsche DMB-Guzzi folgte. Beim Importeur gehörten schärfere Nockenwellen und Mahle-Kolben ebenso zum Angebot wie bessere Federelemente. Für die California II gab es Tourenverkleidungen, Drehmoment-Nocken oder Gespann-Übersetzungen. Auf Wunsch kam sie sogar komplett mit 15-Zoll-Rädern und Seitenwagen. Bereits in den Siebzigern versorgte Gawa in Saarbrücken die Guzziszene mit spezifischem Zubehör, später kamen weitere Spezialisten wie Martinek in Köln oder Moto Spezial in Gomadingen hinzu. Und Namen wie Stucchi oder Valpolini wurden die wichtigsten italienischen Worte für deutsche Guzzi-Fahrer.



Klobige, eckige Schalter: Hier wird deutlich, dass diese Moto Guzzi ein Kind der Achtziger ist

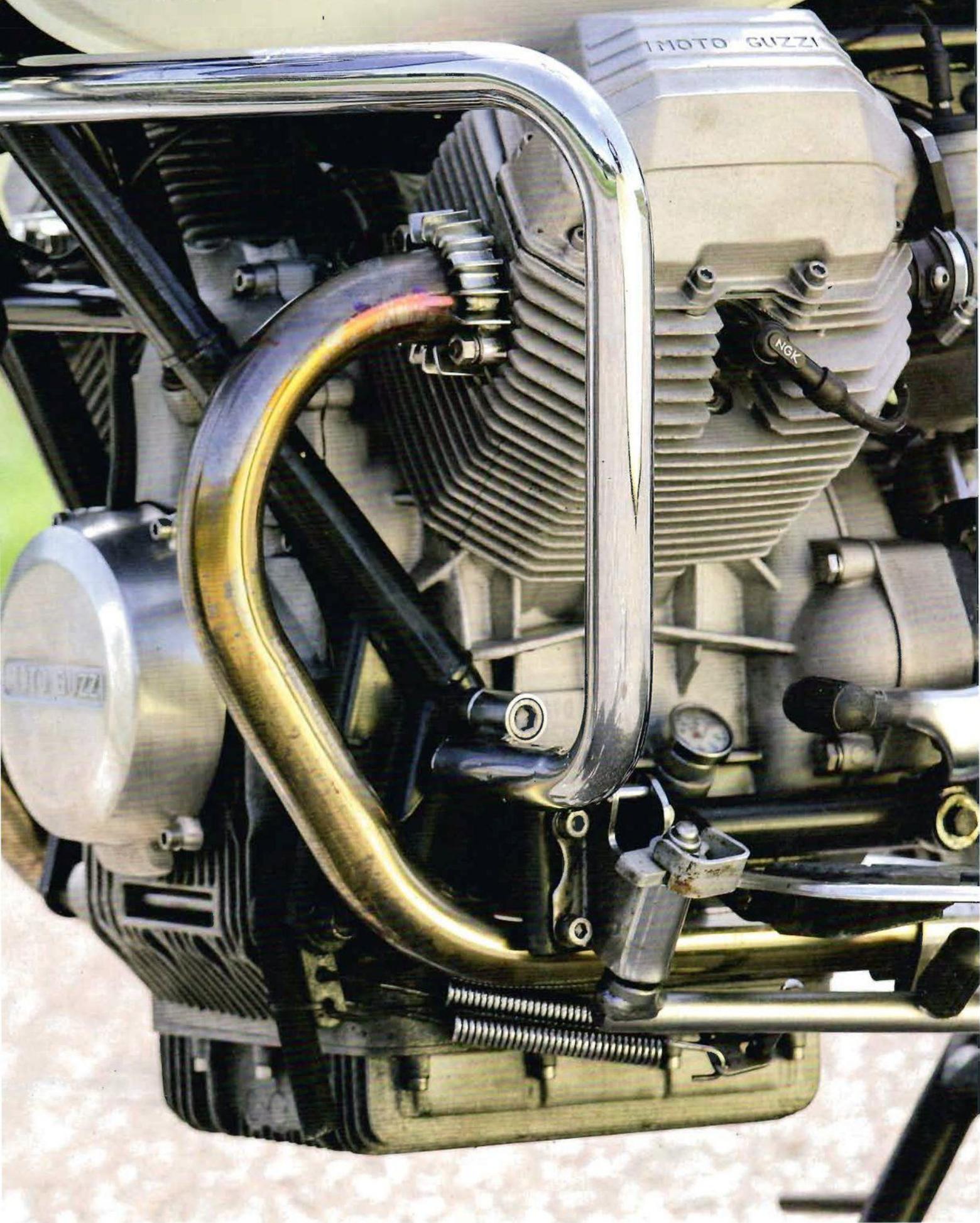


It never rains in California: Volker Noll-Hussong fährt bei Wind und Wetter Motorrad, aber die Cali II kommt nur noch bei Sonnenschein raus



Tonmeister: Unter den beiden weißen Koffern unbekannter Herkunft verstecken sich Lafranconi-Competizione-Endschalldämpfer

Der eckige California-Motor entspricht weitgehend dem Le-Mans-III-Triebwerk, bietet aber mehr Hubraum





Markenzeichen: Schwarz-weiße Western-Sitzbank und Reling gehören zur California-Erbsubstanz



Hinter der Scheibe hält das um eine Zeituhr ergänzte Cockpit alle wichtigen Infos bereit



Kraftkur: Rundschieber-vergaser mit Beschleunigerpumpe anstelle der serienmäßigen eckigen Dell'Ortos-



Einfach nur lässig: die Trittbretter. Beim dosierten Bremsen hilft die kleine Fußraste

tung, kletterte der Kilometerstand inzwischen weiter. „Die California fahre ich gern lässig, mit der Schaltwippe lässt sich ja immer mit der Sohle schalten, so dass man auch mal mit guten Halbschuhen fahren kann. Die Trittbretter halten Dreck und Spritzwasser von unten ab. Das ist ideal für eine schöne Sonntagsrunde.“

Während ihm eine sanfte Brise um die Nase weht, beschwingt die California ihren Fahrer im Rhythmus der Kolben mit sonorem Auspuffklang. Ob Ballade oder Rock'n'Roll, das regelt der Gasgriff. Und weil bereits der damalige Importeur in Bielefeld allerlei Zutaten anbot, lässt sich der italienische Klangkörper leicht erweitern. Noll-Hussongs Maschine beleben unter anderem of-

fene Rundschieber-Vergaser mit Beschleunigerpumpe und dickere Krümmer mit Laffranconi-Competizione-Tüten.

Wie schon die Vorgängermodelle erfüllte auch die V 1000 California II diverse staats-tragende Rollen, beispielsweise in Kalifornien, in der Schweiz oder bei der italienischen Präsidentengarde. Das präsidiale *Regimento Corazzieri* fuhr sie mit Zweigang-Automatik und hydraulischem Drehmomentwandler, wie sie in Amerika für Polizei und Privatkunden erhältlich war. Doch die typischen Polizei-Insignien – Gepäcksystem, große Schutzbleche, Chromreling hinter der schwarz-weißen Sitzbank oder solider Seitenständer – gehörten überall zur serienmäßigen Ausstattung, ob in San Francisco oder Saarbrücken. Und dieses kräftige Komfortpaket erhielt der

TECHNISCHE DATEN

MOTO GUZZI V 1000 CALIFORNIA II

MOTOR

Bauart	Fahrtwindgekühlter Zweizylinder-Viertaktmotor, im Kopf hängende Ventile, über untenliegende Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel betätigt
Bohrung x Hub	88 x 78 mm
Hubraum	949 ccm
PS bei U/min	67 PS bei 6.700
Schmierung	Druckumlaufschmierung mit Zahnradpumpe
Vergaser	zwei Dell'Orto mit 30 mm Durchlass
Antrieb	Zweischeiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe, Kardanwelle zum Hinterrad

FAHRWERK

Rahmen	Doppelschleifen-Stahlrohr-rahmen mit verschraubten Unterzügen
Fahrwerk	vorn Telegabel, hinten Zweiarmschwinge mit Paioli-Federbeinen
Bremsen	Guzzi-Integralbremssystem; vorn 300-mm-Doppelscheibe; hinten 242-Scheibe
Reifen	vorn und hinten 120/90 H18

DATEN & MESSWERTE

Leergewicht	275 kg
Verbrauch	6,0 l/100 km
Vmax	170 km/h

Kunde anfangs für unter 12.000 Mark – also für 2.000 Mark weniger als eine BMW R100RT und satte 8.000 Mark weniger als die einfachste Ausführung der Harley-Davidson FLH 1200.

In dem Spannungsbogen zwischen Chopper-Boom und *Battle of Twins* lag Mandello also goldrichtig. Weltweit wurde die California II zum erfolgreichsten italienischen Kraft-Rad dieser Ära, knapp vor ihrer sportlichen Schwester Le Mans III. Zu den langlebigsten Typen im Motorradbau gehört die California sowieso, existiert die Modellbezeichnung doch bis heute. Auch Volker Noll-Hussong hat erneut Lust: „Jetzt bin ich wieder eher Cali-lastig und habe mir noch das neuere Jubiläumsmodell California EV80 gekauft.“ Sonnige Aussichten also für viele schöne Ausritte.

TEXT **Stephan H. Schneider**

FOTOS **Holger Neu**

redaktion@oldtimer-markt.de



CLASSIC-DATA-MARKTWERT

MOTO GUZZI	BAUJAHR	NOTE 1	NOTE 2	NOTE 3	NOTE 4	NOTE 5	NEUPREIS
California II	1981-1986	9000 €	6300 €	4600 €	2500 €	1500 €	11.990 DM