

Reise-Mobil

Test Moto Guzzi California III

Ein italienisches Motorrad mit amerikanischem Namen auf dem deutschen Markt: Die California III verkörpert die Tradition des klassischen Tourers von Moto Guzzi in der dritten Generation

Immer, wenn ein bewährtes Motorrad modellgepflegt wurde, heißt es von offizieller Seite, man habe es verbessert. Und wir fragen uns: Stimmt das?

Im Fall Moto Guzzi California ist die Rede von Modellkonstanz seit dem ersten Erscheinen 1972, und Guzzi mußte nach sechs Jahren California II wohl einfach als Verkaufsargument nun die Nummer III haben. Denn die Modellpflege hält sich in Grenzen. An der Antriebsmechanik hat sich nichts geändert. Der Motor mit 942 cm³ ist unverändert seit der California II, das Fünfganggetriebe ist gleich geblieben, lediglich die Sekundärübersetzung ist im Vergleich zum Vorgängermodell etwas kürzer geworden (acht statt sechs zu 32 Zähnen).

Wenig geschah auch am Fahrwerk. Für mehr Handlichkeit schrumpfte der Radstand um fünf auf 1560 Millimeter, der Lenkkopf um 0,5 auf 62 Grad, und der Nachlauf wuchs von 98 auf 95 Millimeter. Der Tank faßt jetzt 26 Liter verbleites Super, drei mehr als zuvor.

Optisch hingegen hat sich einiges getan. Im Erscheinungsbild driftet die California III deutlich in die Chopperrecke ab. Nicht nur die 750 Millimeter niedrige, muldenförmige Stufensitzbank spielt da eine Rolle. Der Tropfentank, der nach Choppermanier gebogene Lenker und allerlei Chromzierat wirken am neuen Auftreten prägend mit.

Neu sind auch die jetzt gelochten Bremsscheiben, der in Schwarz gehaltene Motor- und Getriebekblock und die Auspufftüten. Die Windschutzscheibe wurde leicht umgestaltet, und endlich wurden die Armaturen standardisiert und die Instrumente neu gestaltet. Der Drehzahlmesser ist jetzt elektronisch betrieben.

Doch zur Praxis. Starten? Kein Problem. Der Choke sitzt neuerdings praxisgerecht am linken Lenkerende, der bullige Motor, nach wie vor mit dem Charakter eines Traktor-Triebwerks, springt tadellos an, die Warmlaufphase ist, zumindest in der warmen Jahreszeit, angenehm kurz.

Das Getriebe, immer noch über eine Schaltwippe zu bedienen, entspricht dem landmaschinenhaften Charakter des Zweizylinders. Die Gänge wollen mit Bedacht und Nachdruck einsortiert werden, die Schaltwege sind ordentlich lang, und wer an der Ampel Zeit hat, darf zum Zeitvertreib die Leerlaufstellung suchen.

Man sollte sich überhaupt Zeit lassen beim Umgang mit der California III, Hektik und Streß entsprechen in keiner Weise ihrem Naturell. Das drückt sich schon in der Sitzposition aus. So hockt der Fahrer in einer weichen Mulde recht bequem, die Füße ruhen auf breiten Trittbrettern, die Sozia thront ebenso komfortabel einen halben Stock höher und kann sich beim Bremsen bestens auf ihren vorgelagerten Fußrasten abstützen.

Gemütlichkeit verbreitet ebenso die Art, wie der Motor

seine Kraft verteilt: Sie ist über das ganze Drehzahlband reichlich vorhanden.

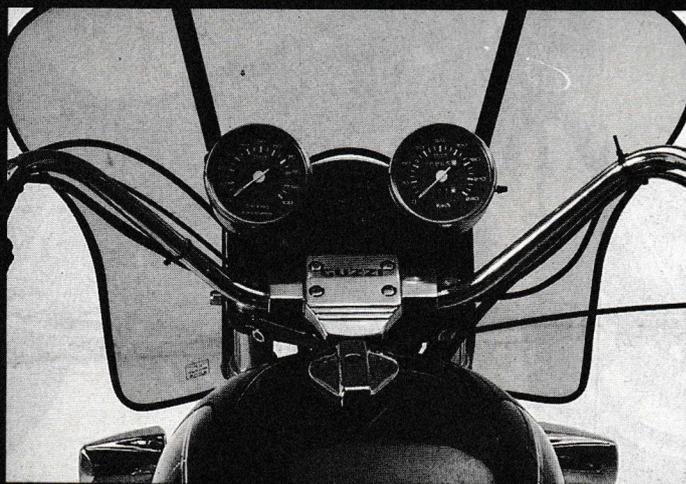
Die Konsequenz für die Fahrweise liegt auf der Hand. Der Fahrer muß lediglich in den Fünften schalten, der Rest erledigt sich von allein. Dank der kürzeren Sekundärübersetzung schiebt der Motor bereits ab 1500/min vorwärts, begleitet von dem typisch kernigen Guzzi-Sound.

Bis zur eher theoretischen Höchstgeschwindigkeit von 161 km/h braucht die California rund 25 Sekunden, und bis

dahin erlebt der Fahrer einiges.

Zunächst fällt auf, daß sich die knapp 290 Kilogramm Moto Guzzi ganz manierlich balancieren lassen. Bei Landstraßentempi kommt niemand auf den Gedanken, es handle sich hier um ein Schwergewicht. Mit dem breiten Lenker sind selbst Stadtfahrten mit Stop-and-Go erträglich.

Auf der Autobahn kommen weitere Erkenntnisse hinzu. Unsere Testmaschine war nicht mit dem Reibungs-



Komplettrenovierung:
neue Instrumente und Armaturen, Drehzahlmesser elektronisch



Teilrenovierung: neuer Tropfentank, Benzinhahn im Seitendeckel, Antriebseinheit unverändert

Das Chopper-Design ist umstritten, die Tourenqualitäten sind es nicht. 350 Kilometer Reichweite pro Tankfüllung sind durchaus möglich. Die Tourenscheibe schützt vorzüglich, im Sommer wird's den Fahrer heiß



Fotos: Herzog

dämpfer bestückt, der ab sofort serienmäßig angebaut werden soll. Das hatte zur Folge, daß sich das Tourenschiff, gleichgültig bei welcher Dämpfungs- oder Federungseinstellung und trotz korrektem Luftdruck, in Bereichen zwischen 120 und 150 km/h mitunter recht ungemütlich aufführte. Aus harmlosem Lenkungspendeln wurden ausgiebige Amplituden, nachdem das Vorderrad – meist durch eine Längsrille – angeregt worden war. Der Reibungsdämpfer dürfte dieses Verhalten wohl mildern.

Merkwürdigerweise verschwand diese Längsrillenempfindlichkeit sofort, sobald die California mit Soziallast bewegt wurde. Übrigens ändert der Beladungszustand wenig an der möglichen Höchstgeschwindigkeit. Solo oder zu zweit sind gerade vier km/h Unterschied.

Technische Daten

Moto Guzzi California III

MOTOR

Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, Zylinderwinkel 90 Grad, Kurbelwelle längs zur Fahrtrichtung, pro Zylinder zwei über eine untenliegende Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel betätigte Ventile.

Bohrung x Hub 88 x 78 mm, Hubraum 942 cm³, Leistung 49 kW (66 PS) bei 6500/min, höchstes Drehmoment 79,4 Nm bei 3200/min, Verdichtung 9,2, zwei Dellorto-Rundschiebervergaser PHF 30 D mit 30 mm Durchlaß.

ELEKTRISCHE ANLAGE

Drehstromlichtmaschine, Spannung 12 Volt, Leistung 280 Watt, kontaktgesteuerte Batterie-Spulenzündung, Batteriekapazität 12 Volt, 28 Ah, Glühlampe H4 55/60 Watt, Scheinwerferdurchmesser 185 mm

KRAFTÜBERTRAGUNG

Primärtrieb direkt auf Zweischeiben-Trockenkupplung, klauengeschaltetes, schrägverzahntes Fünfganggetriebe, Sekundärtrieb über Kardanwelle, Übersetzungsstufen primär 1,235, sekundär 5,333, Gangstufen 2,0/1,39/1,05/0,87/0,75

FAHRWERK

Doppelschleifen-Rohrrahmen mit ab-

nehmbaren Unterzügen, Telegabel mit 40 mm Standrohrdurchmesser, hinten zwei Koni-Federbeine, Federung dreifach verstellbar, Federweg v/h 140/75 mm, Radstand 1560 mm, Nachlauf 98 mm, Lenkwinkel 62 Grad

RÄDER UND REIFEN

Leichtmetallgüßräder, vorn MT 2.50-18, hinten MT 3.00-18, Bereifung vorn 110/90 H 18, hinten 120/80 H 18, Integralbremssystem, Scheibendurchmesser v/h 300/270 mm, Doppelkolben-Festsättel

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Gesamtlänge 2330 mm, Gesamtbreite 840 mm, Sitzhöhe 750 mm, Gewicht fahrfertig, vollgetankt 285 kg, zulässiges Gesamtgewicht 460 kg, Zuladung 175 kg, Motoröl 3 Liter, Tankinhalt 26 Liter, Super verbleit

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT

161 km/h

PREIS

14 190 Mark

IMPORTEUR

Deutsche Motobécane GmbH, Aachener Straße 23, 4800 Bielefeld 14, Telefon 05 21/44 70 20

Mit Sicherheit hat auch die ausladende Scheibe Einfluß auf die Pendelneigung. Mit ihrem riesigen Luftwiderstand schützt sie zwar den Fahrer vorzüglich vor allem, was an Wetter und Insekten von vorn kommt, hat aber zwangsläufig aerodynamische Nachteile. Zudem spiegeln sich bei Nachtfahrten in ihr die Kontrollleuchten aus der Konsole.

Höchstes Lob verdient nach wie vor das Integral-Bremssystem, bei dem die Fußbremse die Bremskräfte auf Vorder- und Hinterrad gleichzeitig verteilt. Die vordere rechte Bremsscheibe, über den Handbremshebel aktiviert, hat allenfalls unterstützende Funktion.

Die neue Bitubo-Gabel arbeitet ordentlich, 140 Millimeter Federweg sind ausreichend. Enger geht es an den Koni-Federbeinen hinten zu. 75 Millimeter Federweg sind nicht viel, aber die üppige Sitzbankpolsterung dämpft mit. Lediglich der Beifahrer merkt bei kurzen, trockenen Schlägen, daß er in der Luft hängt.

Lob gibt es für die reichhaltige Ausstattung (Packtaschen, Sturzbügel und Warnblinkanlage sind serienmäßig) sowie die ordentliche Verarbeitung. Kritik aus der täglichen Praxis hingegen für den schwergängigen Gasgriff, die umständliche Ölkontrolle (22er Schlüssel erforderlich), vier verschiedene Schlüssel vom Zündschloß bis zu den Packtaschen, hakige Sitzbankverriegelung, spürbar hohes Gewicht beim Rangieren.

Aber das sind, gemessen an dem Spaß, den die California bereitet, Kleinigkeiten. Sie ist zum Touren gebaut, das Konzept und die Ausführung stimmen. Ob sie allerdings in der verchopperten Form die alte Gemeinde anspricht, bleibt abzuwarten. Aber vielleicht kommen 400 neue Fans hinzu. Soviel Maschinen hat der Importeur für dieses Jahr geordert.

Robert Kauder