



Motel California

Fahrbericht
Guzzi California III-Gespann

Die chopperartige California III ist wegen ihres kräftigen Motordrehmoments eine vorzügliche Gespannmaschine. PS fuhr sie mit dem Jewell-Seitenwagen und neuer Vorderschwinge

Die großen Moto Guzzi gehören zu den beliebtesten Gespannmaschinen. Finanziell abenteuerliche Umbauten sind bei ihnen nicht nötig. Vom Generalimporteur in Bielefeld gibt es eine Unbedenklichkeitserklärung für den TÜV. Mit den Kosten für einen Seitenwagen und für die empfehlenswerten 15 Zoll-Räder ist der Gespannfreund dabei. Obendrauf bekommt er einen zwar antiquierten, aber sehr robusten Motor.

Das ist bei der California III nicht anders. Gegenüber dem Vorgängermodell sind jetzt Dellorto-Rundschiebervergaser mit 30 Millimeter Durchlaß und Beschleunigerpumpe montiert. Das bringt das maximale Drehmoment von 79 Nm auf die zivile Drehzahl von 3200/min.

Die zweite wichtige Modifikation macht sich erst beim Fahren bemerkbar. Die frühere 7/33er Endübersetzung ist der kürzeren 6/32er gewichen. Hier liegt aber auch gleich ein Ansatz zur Kritik. Durch die kurze Endübersetzung ergibt sich ein für Moto Guzzi völlig untypisches Fahrverhalten. Der fünfte Gang dreht zwar nun aus, was im Gespannbetrieb immer-

hin 145 km/h bedeutet, gleichzeitig aber schnell der Spritkonsum auf zehn bis elf Liter hoch.

100 km/h auf der Landstraße bedeuten 4700/min im großen Gang. Unwillkürlich will der Guzzi-Kenner jetzt noch einen Gang hochschalten. Aber höher geht's nicht. Der Motor produziert bei dieser Drehzahl schon erhebliche Geräusche – nichts für empfindliche Ohren. Es fehlt für geruhames Fahren ein Overdrive oder die lange Übersetzung der California II. Auch der deutsche Generalimporteur hat dieses Manko erkannt. Die California III soll jetzt wieder mit der 7/33er Endübersetzung ausgeliefert werden.

War der französische Jewell-Seitenwagen bislang nur auf dem Elefantentreffen zu bewundern, so können sich Interessenten seit der letzten IFMA an den deutschen Generalimporteur *Helmut Walter in Körle (Gespanntechnik Walter, Im Mülmischtal 3, 3501 Körle, Telefon 0 56 65/26 55)* wenden. Das an die California III montierte Modell Eineinhalbsitzer

paßt gut zum Styling der Maschine. Die runden, geschwungenen Linienführungen ergänzen sich.

Das Fahrgestell des Seitenwagens, eine Trapezkonstruktion, ist aus Vierkantröhr zusammenschweißt. Eine geschobene Langschwinge sitzt in verstellbaren Lagerböcken. Dadurch wird die Montage des Seitenwagens erleichtert, die Vorspur kann nun an der Schwinge eingestellt werden. Für Komfort sorgt ein luftunterstütztes Federbein von Öhlins, für die Sicherheit eine Scheibenbremsanlage von Brembo.

Die Montage des Seitenwagens erfolgt mit den von Jewell mitgelieferten Anschlüssen. Maschinenseitig sind das ein stabiler Hilfsrahmen im Bereich der vorderen Motoraufhängung, eine Doppelschelle im Lenkkopfbereich und eine Klemmschelle für das Heck. Der vierte Anschlußpunkt im Schwingenlagerbereich wird mit einem zusätzlichen Rohr zur oberen Schelle stabilisiert.

Die Verbindungen zum Seitenwagen, Gewindespindeln in 37 Millimeter-Rohren, fallen sehr stabil aus. Am Seitenwagen sind alle vier Streben an lange

Winkeleisen geschweißt, die mit dem Fahrgestell verschraubt sind. Dadurch sollen alle auftretenden Kräfte auf einer möglichst breiten Fläche abgestützt werden. Alles in allem eine stabile Konstruktion, die keinen Anlaß zu Kritik gibt.

Der Prospekt beschreibt den Seitenwagen als Ein-einhalbsitzer. Für schlanke Personen bis 1,75 trifft das zu. Ein Erwachsener und ein Kleinkind sind dann gut aufgehoben. Kräftige Insassen sollten lieber gleich auf den Zweisitzer zurückgreifen, außerdem wachsen die Kinder.

Der Einstieg ist gewöhnungsbedürftig. Der Franzose ist eben kein TR 500-Nachbau. Durch die tiefe Sitzposition fühlt sich der Beiwagenpassagier richtig in das Boot eingebettet. Die Scheibe bietet einen guten Windschutz, liegt aber manchem Beifahrer zu dicht vor der Nase.

Die starke California III harmoniert bestens mit dem Jewell-Beiwagen. Gut der umlaufende Bügel

Die Verarbeitung des serienmäßig mitgelieferten Wetterverdecks ist Spitzenklasse. Um das Oberteil zu schließen, sind wirklich nur Sekunden nötig. Die Seitenscheiben müssen allerdings etwas umständlich mit Reißverschlüssen eingesetzt werden. Klettverschlüsse wären sicher praktischer. Wollen die Passagiere bei strömendem Regen aussteigen: Reißverschlüsse auf, Oberteil zurück und Scheibe aufklappen. Doch ist die Konstruktion dicht? Selbst nach längerer Regenfahrt fanden wir keine nassen Stellen im Innern.

Monsieur Leslie Harlem, der Jewell-Konstrukteur, legt leider immer eigene Größenmaßstäbe an. Personen über 1,75 werden sich bei geschlossenem Verdeck beengt fühlen. Zur Not könnte ein Langer die Gummielemente zwischen Boot und Sitz entfernen, das bringt noch drei Zentimeter.

Der Kofferraum faßt laut Hersteller 150 Liter. Die relativ kleine, absolut wasserdichte Heckklappe und das verwinkelte Innere (Aussparung für die Schwinge) erschweren allerdings optimale Nutzung des Raums. Der Gepäckträger als Zubehör ist auf alle Fälle empfehlenswert. ▶

DER STARKE ZUG

HOHNHOLZ & CO.

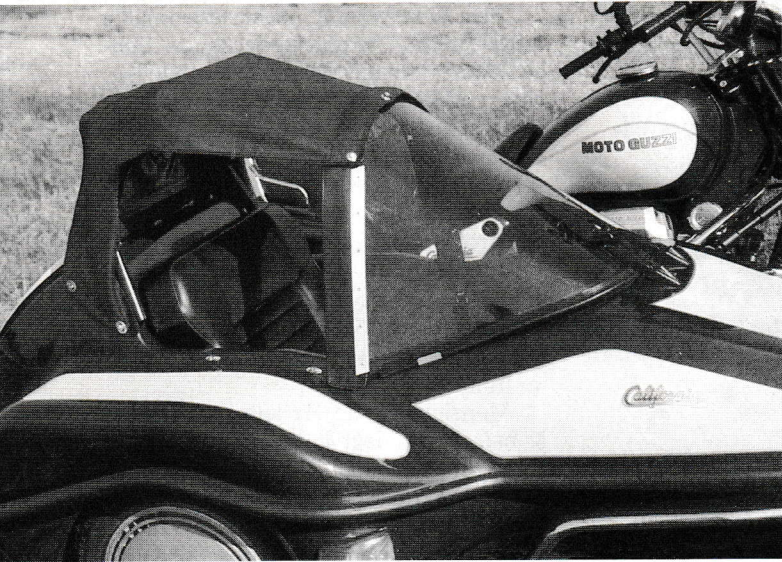


Diese traditionsreiche Mischung ist seit Generationen denjenigen Rauchern gewidmet, die einem herzhaft männlichen Tabakgenuß den Vorzug geben. Das dunkelgeroichte Blattgut wird nach dem überlieferten Kentucky-Rezept zu einer Mischung aufbereitet, die kräftige Würze mit einem angenehmen Aroma verbindet.

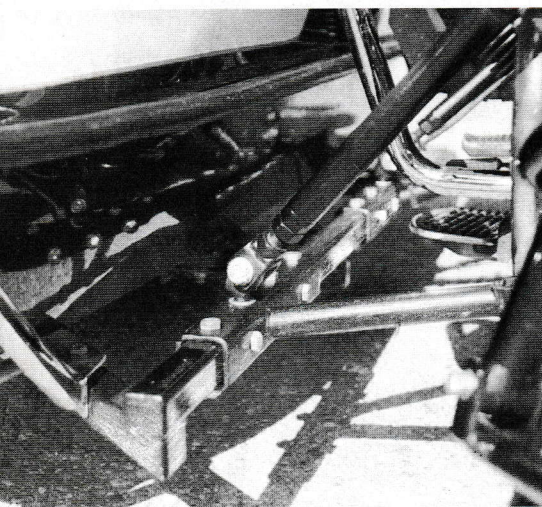
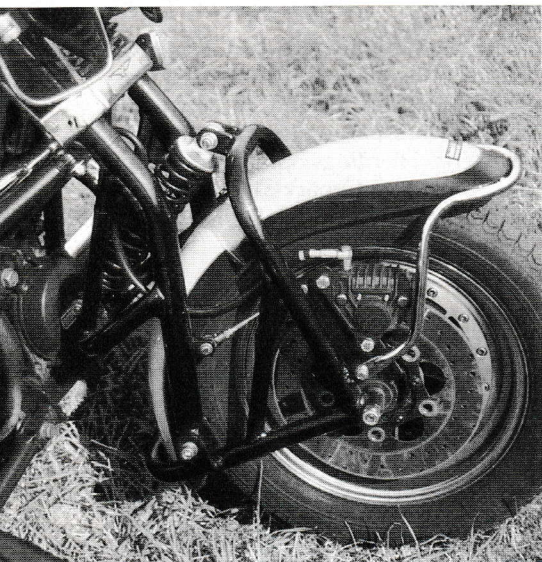
MARTIN BRINKMANN
BREMEN

GESCHMACK IN VOLLER STÄRKE.

Gegen das Lasche und das Leichte. Kräftig, würzig, herzhalt.



Verdeck mit Reißverschlüssen, Schwinge mit zentralem Federbein und 45 Millimeter Nachlauf, Vierpunkt-Beiwagenanschluß mit kräftiger Basis und Hilfsrahmen



Fotos: Franitza

Für das Fahrwerk hat Helmut Walter schon wieder Neues ausgetüftelt, eine geschobene Vorderradschwinge mit Zentralfederbein. „Das ist Fahrzeugbau im Stil der 80er und 90er Jahre“, schwärmt er. Skeptiker halten es anfänglich nur für eine Angleichung an den Modetrend. Die Schwinge sieht jedenfalls gut aus. Hebeleien für progressive Federung sind nicht vorgesehen. Das Federbein wird direkt an einem über das Vorderrad führenden Bügel und einem stabilen Dreiecksausleger der beiden Gabelholme abgestützt. So kann das Original-Schutzblech weiterhin verwendet werden.

Das zentrale Federbein von Fournales zeigte sich nahezu allen Straßenunebenheiten gewachsen und schluckte fast alles weg. Kleine Bodenunebenheiten und Straßenabsätze verdaute es allerdings nicht so gut. Das kräftige Dichtelement muß immerhin einen Druck von bis zu 500 bar bändigen. Diese Reibung zwischen Dichtelement und Stoßdämpferstange muß erst überwunden werden, das Losbrechmoment liegt also höher als bei einem konventionellen Federbein. Verständlich, daß dadurch das sensible Ansprechverhalten leidet. Ein herkömmliches Federbein mit Schraubenfeder und Dämpfer bietet in diesem Bereich mehr Komfort.

45 Millimeter Nachlauf maßen wir bei der Walter-Schwinge mit Zentralfederbein. Guter Geradeauslauf ist durch diesen Wert gegeben. Trotzdem gefiel die Vorderradführung durch eine sehr leichtgängige und direkte Lenkung. Schnelle Lenkkorrekturen bleiben mit dieser Schwinge eine Frage des Reaktionsvermögens und nicht des Kraftaufwands. In jedem Geschwindigkeitsbereich zeigte sie sichere Spurführung. Durch den versteifenden vorderen Bügel und das zentrale Federbein gibt es keine einseitigen Ver-

zugskräfte, zum Beispiel beim Überfahren von Längsrillen.

Das ist sicher mit ein Grund dafür, daß die Guzzi trotz 135er Bereifung kaum längsrillenempfindlich ist. Ein Lenkungsdämpfer wird serienmäßig montiert. Zur Not geht's aber auch ohne. Das ist ein Beweis für gute Konstruktion und ausgefeilte Fahrwerkeinstellung.

Die Spurbreite von 1,35 Metern scheint für einen Eineinhalbsitzer etwas zu breit geraten, muß aber sein, wenn man die rechte Packtasche nutzen will. Trotzdem ist das Gespann sehr wendig, auch im Stadtverkehr. Bei geschlossenem Verdeck ist dem Fahrer die Sicht zum Beiwagen-Kotflügel verdeckt. Dann unterschätzt er auf Grund der Wendigkeit leicht die Spurbreite. Eckt das Boot dadurch irgendwo an, schützt eine dicke Gummileiste, und meistens leidet nur die Radkappe.

Die Bremsen überzeugen durch kurze Bremswege. Zwei schwimmend gelagerte 300 Millimeter-Scheiben von Brembo am Vorderrad sind bei der California III jetzt serienmäßig. Hinten eine Scheibe von Brembo, am Seitenwagen ebenfalls. Die Seitenradbremse wird über einen separaten Bremszylinder angesteuert, der unter Zwischenschaltung von zwei Zugfedern mit dem Fußbremshebel betätigt wird.

Beim Vento-Gespann (siehe PS 12/1987) bemängelten wir den hohen Kraftaufwand fürs Bremsen. Mit der California III kamen wir besser zurecht. Sie hat einen längeren Fußbremshebel und damit ein günstigeres Übersetzungsverhältnis. Auch fein dosierte Bremsmanöver sind jetzt möglich.

Die bequeme Sitzkuhle der Guzzi, der breite Lenker und das Windschild laden zum gemütlichen Touren ein. Da sollte es uninteressant sein, ob der Beiwagen hochkommt oder nicht. Für alle, die es trotzdem wissen wollen: Er kommt, aber nur, wenn er unbeladen ist.

Beim gemütlichen Touren kann sich auch der Spritverbrauch wieder sehen lassen. Nur sechs bis sieben Liter fließen dann durch die Vergaser.

Das California III-Gespann kostet 24 950 Mark, liegt damit im unteren Preiskorridor. Den Seitenwagen mit kompletter Ausstattung verkauft Walter für 7165 Mark. Die Schwinge mit Zentralfederbein, das Interessanteste an diesem Gespann, kostet mit Federdämpfer 2650 Mark. Selbstverständlich kann die Schwinge auch an alle anderen seitenwagentauglichen Guzzi montiert werden.

Martin Franitza