

PS

**Die
Motorrad
Zeitung**

Nr. 12/Dezember 1981 DM 3,50 E 3496 E

Belgien 5fr. 87 - Dänemark 6kr. 14,25 - Finnland 6mk. 8,80 - Griechenland Dr. 130,- - Italien Lit. 1990 - Jugoslawien Din. 74,- - Luxemburg Lit. 66,- - Niederlande Hfl. 4,30 - Norwegen Nkr. 12,25 (inkl. moms) - Osteuropa 40 28,- (incl. MwSt.) - Portugal Esc. 130,- - Schweiz Sfr. 3,50 - Spanien Ptas. 165,-
Printed in Germany

Enduro-Vergleichstest

**Kawasaki KE 175
Yamaha DT 175**

Neu bei Neckermann

Test MZ 250 ETZ

Neuer Tourer aus Italien

**Moto Guzzi
California II**

Erster Fahrbericht

**BMW-MKM
Vierventiler**

Aktion Lesertest
Auswertung (1)

**Urteile über
Suzuki
Yamaha
Moto Guzzi**

Vergleichstest
der Bestseller

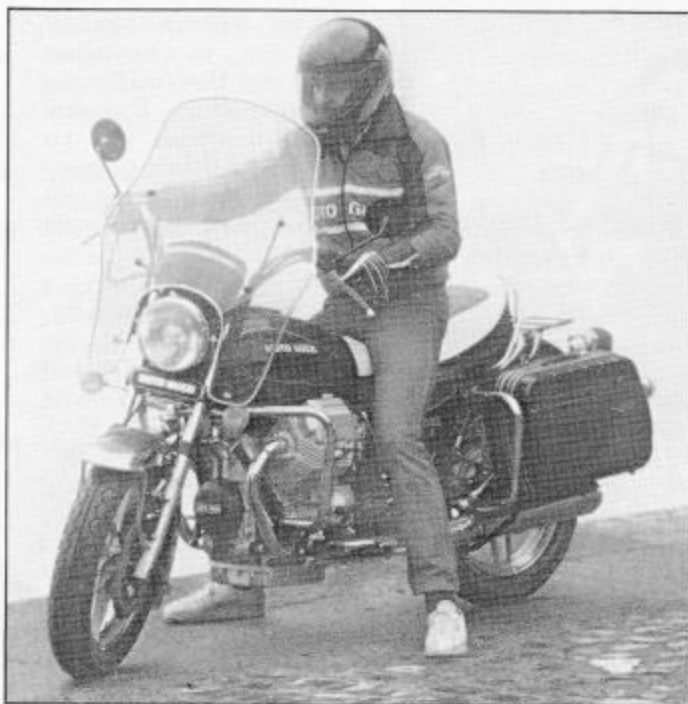
**Honda CB 750 F
Kawasaki Z 750**



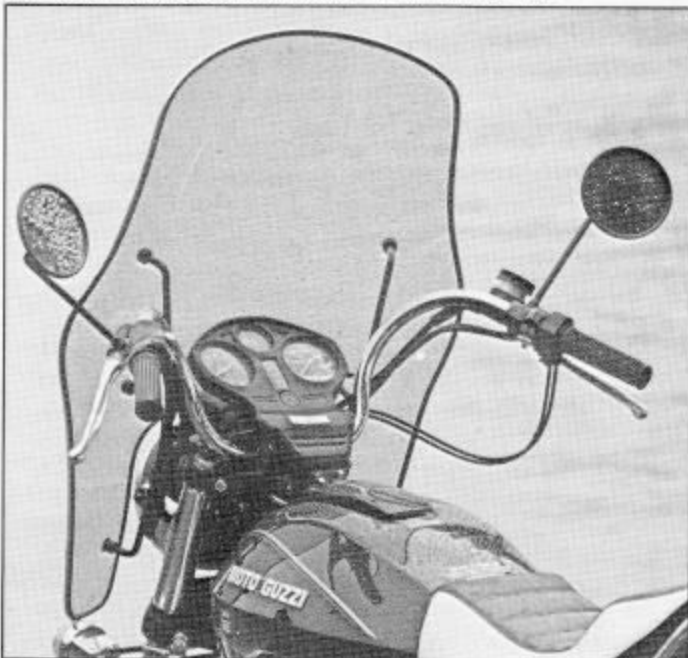
Evergreen

Vorstellung Moto Guzzi California II

Seit 1974 wird die Moto Guzzi California fast unverändert gebaut. Jetzt kommt eine neue Version mit 1000er Motor auf den Markt



Die neue Moto Guzzi California II am Comer See



Hirschgeweihlenker und große Windschutzscheibe

erlaubt bei einem Tankinhalt von 23 Liter einen beachtlichen Aktionsradius von fast 380 Kilometern. Auch für ein Tourenmotorrad gute Werte.

Das Fahrwerk wurde leicht überarbeitet. Der Lenkkopf wurde höher gelegt und besser abgestützt. Der Lenkwinkel beträgt nun 62 Grad gegenüber 62,5 Grad beim Vormodell, und der Nachlauf vergrößerte sich von 85 auf 90 mm. Der Radstand wurde um 15 mm verlängert. Um 60 mm wurde allein die Schwinge verlängert, was der ohnehin schon sehr spurstabilen Maschine zu noch besseren Geradeauslauf-Eigenschaften verhilft.

Neu auch die luftunterstützte Telegabel vorn, die mit einer Ausgleichsleitung und nur einem Ventil für beide Gabelholme ausgerüstet ist. Der Federweg beträgt wie beim alten Modell 125 mm.

Hinten sind Paioli-Dämpfer mit 95 mm Federweg montiert. Auch sie sind luftunterstützt und lassen sich über ein gemeinsames Ventil unter Druck setzen. An der Gabel vorn ist zur Versteifung noch eine Gabelbrücke vorhanden, die zusätzlich durch das dicke Metallschutzblech und die dazugehörigen Verstrebungen unterstützt wird.

Gabelbrücke sorgt für Festigkeit

Die wuchtigen Kotflügel sind überhaupt symbolisch für das neue Guzzi-Touren-Flaggschiff. Aus dickem Blech, sanft geschwungen, mit Zierstreifen und verchromten Rändern, vermitteln sie eine gehörige Portion Nostalgie.

Zusammen mit den großen Trittbrettern und dem neuen riesigen Hirschgeweih-Lenker zielt Moto Guzzi unverhohlen auf die Harley-Kundschaft.

Die Moto Guzzi California ist in die Jahre gekommen. Das seit 1973 gebaute Schmuckstück aus Italien wurde nun zum wiederholten Mal überarbeitet.

Beim Mailänder Salon wurde die California II mit 1000er statt 850er Motor präsentiert.

Wie bei der Guzzi Le Mans III wurde die moderne Konzeption der kleineren Modelle auf den 948,8 cm³ Motor übertragen. Äußerlich erkennt man das neue Triebwerk nur an den nun eckiger gestalteten Zylindern. Die Änderungen im Inneren sind da schon wesentlicher. Überarbeitet wurden vor allem die Brennraumformen, und die Zylinderlaufbahnen sind mit einer Nigulschicht versehen.

Viel Dampf bei niedrigen Drehzahlen

Bei Bohrung \times Hub von 88 \times 78 mm leistet er rund 67 PS bei 6700/min. Entsprechend niedrig ist die mittlere Kolbengeschwindigkeit mit 17,4 m/s. Sein maximales Drehmoment liegt mit 74 Nm bei 5000/min relativ günstig und verspricht guten Durchzug von unten heraus.

Bereits ab 2500/min ist deutlich Leistung vorhanden. Bei 4000/min fällt die Leistung etwas ab, da die neuen EG-Geräuschbestimmungen bei dieser Drehzahl gemessen wurden und die neue doppelwandige Lafranconi-Auspuffanlage genau in diesem Bereich drosselt. Der rote Bereich des Drehzahlmessers beginnt erst bei 9000/min, doch in der Praxis braucht man den Motor nie so hoch zu drehen.

Bei einer Verdichtung von 9,2:1 muß auch die neue California mit Super-Benzin gefüttert werden. Laut Werk sollen durchschnittlich sechs Liter/100 km reichen. Das

Bei aller Nostalgie wurde aber nicht vergessen, auch einige Ausstattungs-Details zu verbessern. Die große bequeme Sitzbank bietet jetzt dem Sozius genügend Halt, so daß er dem Fahrer nicht unweigerlich auf die Pelle rückt. Der Gepäckträger ist genügend groß.

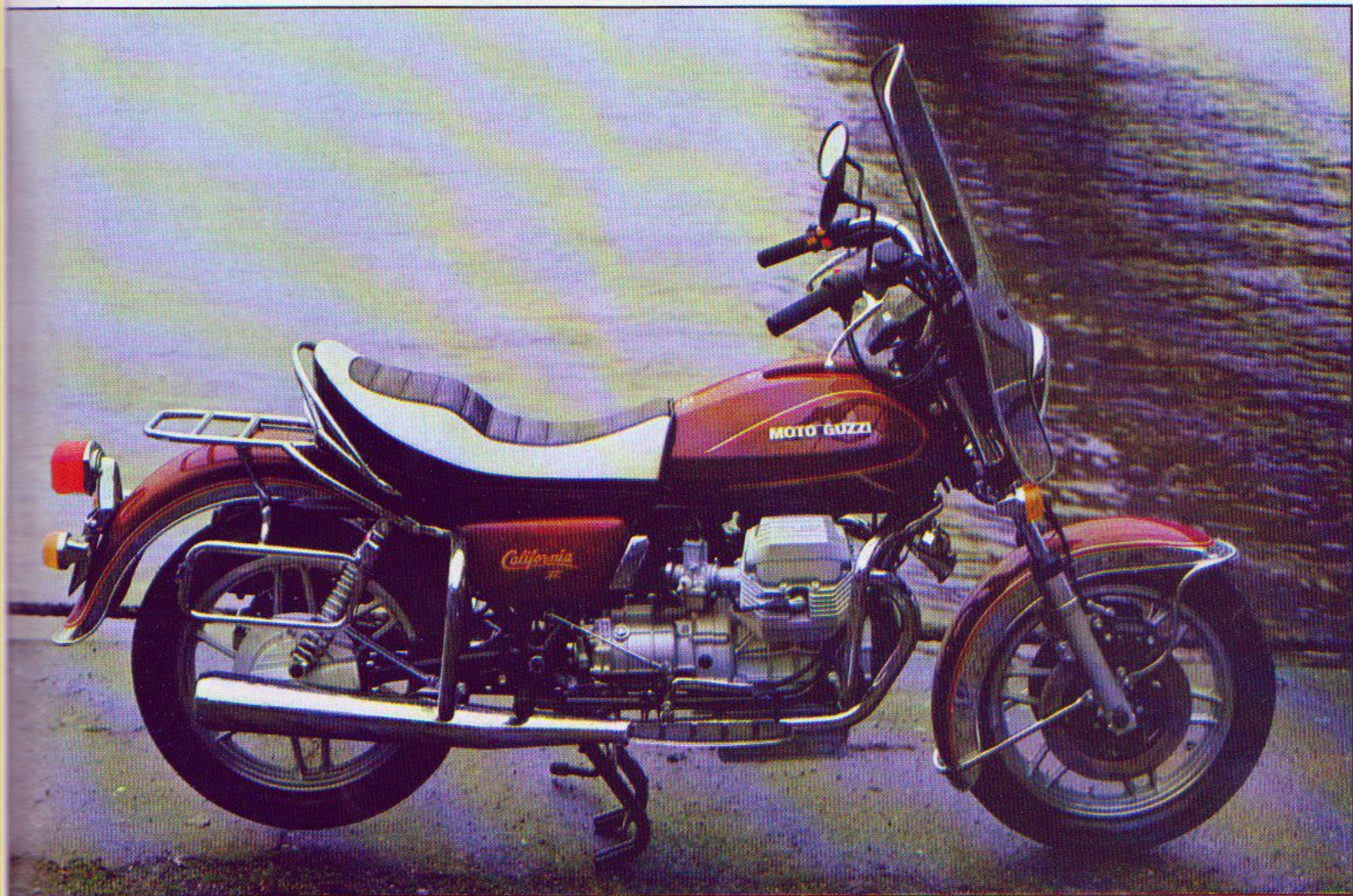
180 mm Durchmesser hat vernünftigerweise das H 4-

Licht, und hinten wurde das große, eckige Rücklicht der Guzzi T 4 montiert. Zur Sicherheit bekam die Maschine noch eine Warnblinkanlage und zwei große, verchromte Signalhörner. Neu sind auch die serienmäßigen Packtaschen mit 27 Litern Rauminhalt, die mit je 10 kg beladen werden dürfen. Und weil sie vom Werk erprobt sind, kann der Fahrer dem Anbau trauen.

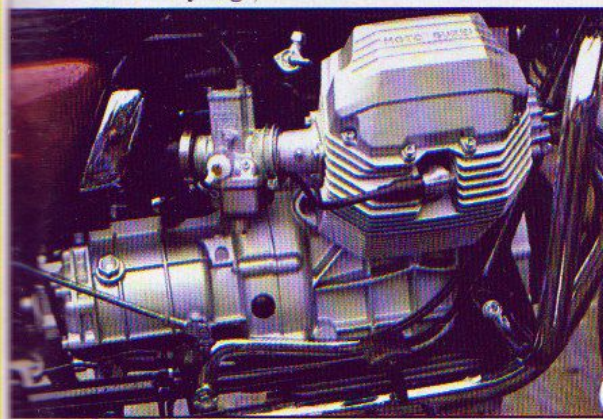
Endlich wurde der Maschine auch ein vernünftiges Cockpit spendiert. Tacho, Drehzahlmesser und Voltmeter liegen gut im Blickfeld und die Kontrolleuchten sind nun ausreichend groß.

Die Moto Guzzi California II spricht sicher nicht jene Käuferschicht an, die besonderen Wert auf Höchstgeschwindigkeit legt.

Deshalb fällt es gewiß nicht sehr ins Gewicht, daß die Maschine im Normalzustand nur die für eine 1000er vergleichsweise geringe Höchstgeschwindigkeit von 162 km/h erreicht. Wer's eilig hat, kann durch die Demontage von Windschutzscheibe und Packtaschen immerhin 20 km/h schneller sein. Gewicht der Guzzi: 269 kg. Erlaubte Zuladung: 191 kg.



Neues Styling und viel Chrom: die California II mit dem neuen 1000er Motor



Der 90 Grad V-Motor leistet 67 PS (49 kW)



Cockpit mit größeren Kontrolleuchten

Fotos: Giaponesi

Wegen der neuen Gußräder und der Rahmenänderungen, ist die California II für den Betrieb als Seitenwagenmaschine zur Zeit noch nicht zugelassen.

Die vielen Detailverbesserungen an der neuen Guzzi haben natürlich ihren Preis. Die Italiener schätzen, daß die Maschine im Frühjahr in Deutschland für knapp 12 000 Mark zu haben sein wird.

Piero Giaponesi