

PS

Die
Motorrad
Zeitung

Nr. 10/Oktober 1983 DM 3,80

E 3496 E

Verlag: L&L 3000, Wiesbaden (H) 4,70, Österreich 26 20 - (Incl. MwSt.), Schweiz str. 4 - Spanien Präs. 200 - Printed in Germany

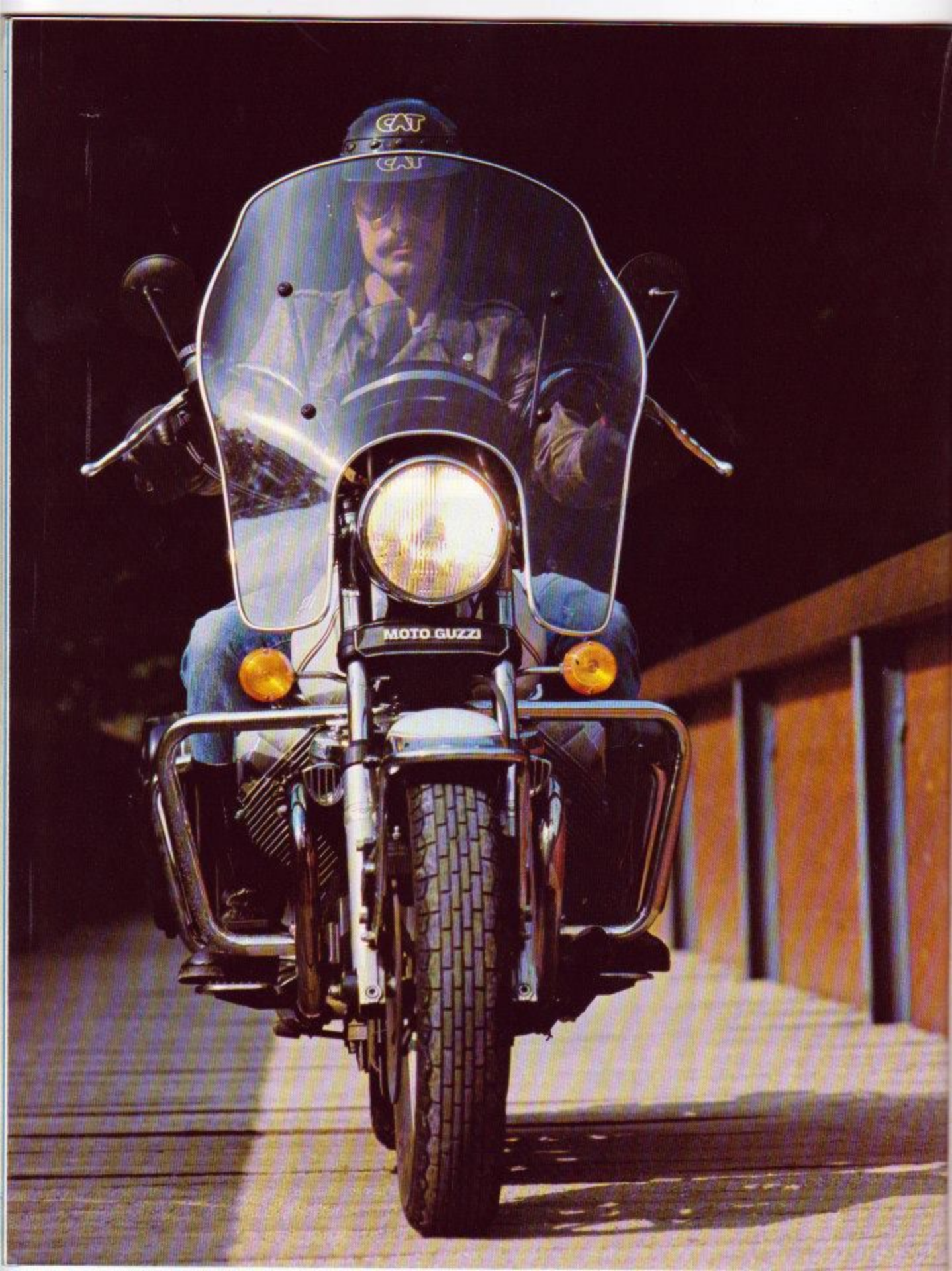
Ist der V 4 - Motor zuverlässig?

Dauertest Honda VF 750 S

Test 208 km/h Spitze
in 4,3 Sekunden auf 100 km/h
BMW
Vierzylinder
K 100



Freddie Spencer hat's geschafft
Hondas Weg
zum WM-
Titel



California Dreaming

Test Moto Guzzi California II

Ursprünglich wurde das Modell California als Harley-Ersatz für den Einsatz bei der kalifornischen Polizei konzipiert. Inzwischen genießt diese Guzzi unter Zivilisten den Ruf eines Super-Reisemotorrads. Ist sie wirklich ein Tourendampfer?

Einsame Buchten, brodelnde Städte und schneebedeckte Berge: Kalifornien, der Sonnenstaat im amerikanischen Westen, bietet für jeden etwas. Wer träumt nicht davon, auf einem starken Motorrad gemächlich die Pazifikküste entlang zu tuckern, den Sunset Boulevard in Hollywood auf und ab zu flanieren oder die Berge der Sierra Madre zu entdecken?

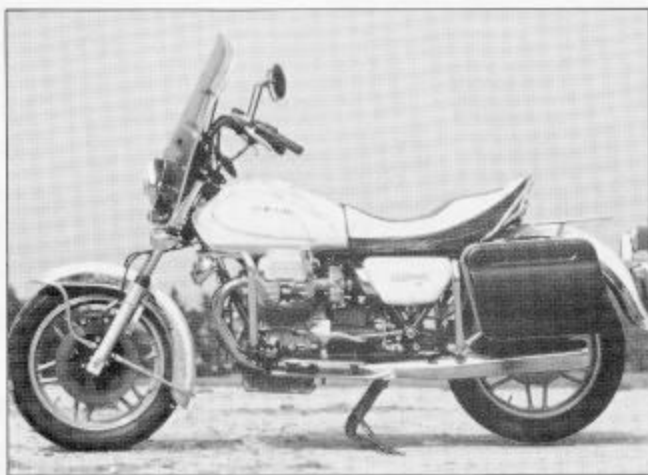
Vielleicht hat Moto Guzzi sein Tourenmodell deshalb California II getauft, weil es für solche Reisen bestens gerüstet ist: Packtaschen, Windschild, Trittbretter und ein großer 25 Liter-Tank gehören zur Serienausstattung.

Kraft im Überfluß hat die Guzzi auch. Der 1000er V-Motor leistet 67 PS (49 kW), 9 PS mehr als der 850er in der T 3 California. Wichtiger als die Maximalleistung ist jedoch der Gewinn an Durchzugskraft. Die 1000er erreicht ihr maximales Drehmoment von 76 Nm schon bei 5200/min, da fällt die 850er deutlich ab, sie braucht für nur 65 Nm 5500/min. Hubraum ist eben durch nichts zu ersetzen.

Klassischer V-Twin von Moto Guzzi

Der Urahn der beiden California-Motoren wurde schon 1966 in der V 7 vorgestellt. Bei dem 90 Grad V-Twin laufen beide Pleuel auf einem Hubzapfen, es handelt sich also um einen echten V-Motor. Er braucht keine aufwendigen Ausgleichswellen, denn die rechtwinklige Zylinderanordnung ergibt einen guten Massenausgleich.

Der ursprünglich als Stationär-Motor für Stromgeneratoren konzipierte Veteran kommt noch immer mit zwei Ventilen pro Zylinder aus. Sie werden über eine untenliegende Nockenwelle, lange



Mit Packtaschen, Windschutzscheibe und Sturzbügeln sieht die California eher behäbig aus. Aber der Fahrer hat einen ganz anderen Eindruck: Das Bild rechts macht den schlanken Anschluß zwischen Tank und Bank deutlich



Stößtangen und Kipphebel betätigt. Sicher ist dies nicht der letzte Schrei im Motorenbau, aber Guzzi-Motoren brauchen keine hohen Drehzahlen und die dafür nötigen technischen Tricks. Sie sind robust und einfach zu warten – das ist wichtig für ein Reisemotorrad.

Einfach ist die Vorbereitung zur großen Tour. Der California-Fahrer kennt keine Zuladungsprobleme, 181 kg darf er auf sein Motorrad packen. Bei zwei Personen mit 75 kg bleiben noch 31 kg fürs Gepäck übrig, dann erst sind die 460 kg zulässiges Gesamtgewicht erreicht.

Gewaltige Kraft aus dem Keller

Die Startprozedur des Reisedampfers ist etwas aufwendiger als bei japanischen Motorrädern. Chochebel links zwischen Tank und Zylinder umlegen. Druck aufs Starterknöpfchen. Nichts passiert. Erst wenn der Kupplungshebel gezogen wird, dreht der Anlasser durch, und der Motor springt spontan an.

Die Brachialgewalt, mit der die Guzzi arbeitet, beeindruckt selbst abgeklärte Tester. Schon aus der Leerlaufdrehzahl zieht die Maschine bullig los. Bei 2500/min kann getrost hochgeschaltet werden, und selbst bei flotter Fahrweise steigt die Nadel des Drehzahlmessers kaum über die 4000/min-Marke. Ein Blick auf die Drehmomentkurve zeigt, daß erst bei 5200/min die maximale Zugkraft zur Verfügung steht, es sind also immer genügend Reserven vorhanden.

Beim Gasgeben drückt das Rückdrehmoment der gewaltigen Schwungmasse das Bike leicht nach rechts. Zum satten Schlag des Motors gesellt sich der tiefe Baß aus den Auspuffen mit der Aufschrift „Silentium“, dazu ein

TEST UND TECHNIK

Test Moto Guzzi California II

dezent schlapperndes Ansaugeräusch. Leise ist die Guzzi nicht, aber ihr Sound ist so schön, daß er auch Passanten wie Musik in den Ohren klingt.

Die Charakteristik des Motors reizt zum gemütlichen Dahingleiten, die Konzeption des Motorrads ist darauf abgestimmt. Die Füße ruhen auf breiten Trittbrettern, die Windschutzscheibe schützt den Reisenden vor Fahrtwind, Regen und lästigen Mücken.

Trotzdem eignet sich die California auch für schnelle Autobahnfahrten. Ihre Höchstgeschwindigkeit beträgt immerhin 160 km/h, und auch voll beladen ist sie mit 155 km/h kaum langsamer.

Dabei zeigt der Tacho aber schon optimistische 180 km/h, bei Autobahnrichtgeschwindigkeit 130 nach Tacho sind's in Wirklichkeit nur 112 km/h.

Stabiles, sicheres Fahrwerk

Für hohe Reisedurchschnitte sorgt auch der 25 Liter-Tank. Bei einem Verbrauch von 6,9 Liter auf 100 Kilometer muß die nächste Tankstelle erst nach rund 350 Kilometern angefahren werden.

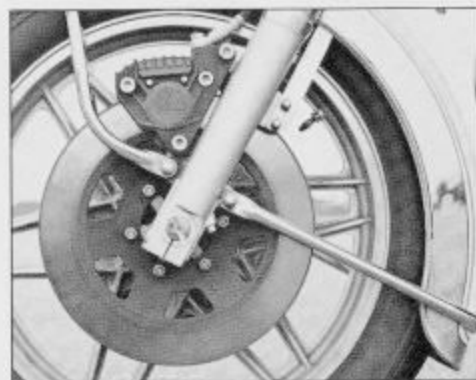
Das bewältigt der Reisende mühelos ohne Pause. Er sitzt entspannt, um das Fahrwerk braucht er sich dabei keine Sorgen zu machen.

Selbst die lenkerfest verschraubte Windschutzscheibe bringt keine Unruhe. Kräftige Windböen werden zwar spürbar, aber nicht problematisch. Gegenüber der 850er T 3 California wurde der Lenkkopf beim großen Modell stärker dimensioniert,

die frühere Pendelneigung gibt's jetzt nicht mehr.

Nach der Bolzerei auf der Autobahn beginnt ein besonderer Genuß: enge Paßstraßen mit wenig Verkehr.

Rechts: Leichtmetallzylinder mit Nigusil-Schicht. Trittbrett mit Fußhebel für Integralbremse, die die vordere linke Scheibe (unten) und die hintere betätigt. Rechts unten: Schaltwippe, hochschalten mit der Ferse (Pfeil)

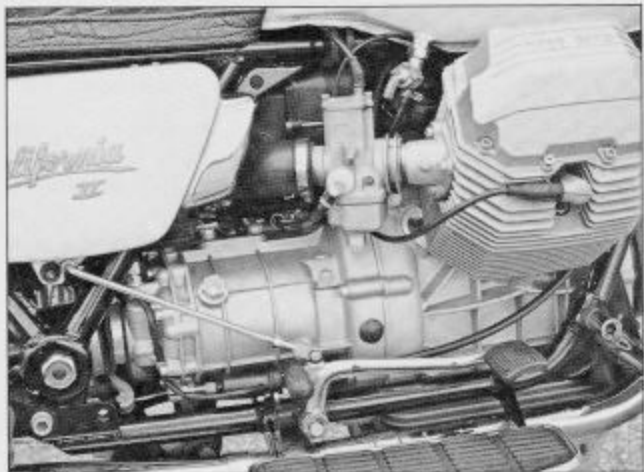


Fotos: Baun (3), Herzog (2)

Das Dickschiff zeigt unerwartete Qualitäten. Spielerisch läßt sich die California durch die Kurven schwingen. Dabei erfordert sie nicht viel Kraft, dank dem großen Lenker mit 77 cm Hebelarm.

Wer will, kann mit der California aber auch auf engen Sträßchen sehr temperamentvoll fahren. Aus dem Stand wird die 100 km/h-Marke schon nach 6 Sekunden erreicht, fürs Überholen braucht man keine großen Lücken im Gegenverkehr. Die Durchzugskraft macht Überholwege kurz und sicher. Nicht mal zurückschalten ist nötig, und das Fahrwerk erlaubt trotz der Trittbretter beachtliche Schräglagen.

Die Guzzi durchteilt Kurven wie auf Schienen. Mit dem spurstabilen und komfortablen Fahrwerk demonstriert Moto Guzzi einmal mehr,



Technische Daten

Moto Guzzi California II

MOTOR

Luftgekühlter Viertakt-V-Zweizylinder, Zylinder in 90-Grad-Anordnung, zwei Ventile pro Zylinder, über eine unterliegende Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel betätigt. Bohrung/Hub 88/78 mm, Hubraum 942 cm³, Verdichtung 9,2, Leistung 49 kW bei 6700/min, höchstes Drehmoment 76 Nm bei 5200/min, Vergaser: zwei Dellorto-Rundschiebervergaser mit 30 mm Durchlaß

ELEKTRISCHE ANLAGE

Drehstromlichtmaschine, kontaktgesteuerte Batteriezündung, Spannung 12 Volt, Leistung 280 Watt, Batteriekapazität 25 Ah, Scheinwerfermaße 180 mm, Glühlampe 60 Watt

KRAFTÜBERTRAGUNG

Zweischeiden-Trockenkupplung, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Primärtrieb über Zahnräder, Sekundärtrieb über Kardan zum Hinterachsgetriebe. Übersetzungsstufen: primär 1,235, sekundär 4,714, Getriebestufen 2,0/1,388/1,047/0,896/0,75

FAHRWERK

Doppelschleifen-Rohrrahmen mit

demontierbaren Unterzügen, luftunterstützte Telegabel, Standrohrdurchmesser 35 mm, hinten luftdruckunterstützte, hydraulisch gedämpfte Federbeine, Federweg vorn 106 mm/hinten 95 mm, Radstand 1565 mm, Nachlauf 95 mm, Lenkungswinkel 62,5 Grad

RÄDER UND REIFEN

Leichtmetallräder mit fünf Doppelspeichen, Integralbremsensystem, vorne 2 Scheiben mit 300 mm Durchmesser, hinten eine Scheibe, Durchmesser 240 mm, Räder vorn 110/90 H/8, hinten 120/90 H/8

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Gesamtlänge 2400 mm, Gesamtbreite 770 mm, Sitzhöhe 820 mm, Leergewicht (vollgetankt) 279 kg, zulässiges Gesamtgewicht 460 kg, Tankinhalt 25 Liter

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT

160 km/h

PREIS

12410 Mark

IMPORTEUR

Deutsche Motobécane GmbH, Aachener Straße 23, 4800 Bielefeld

daß es auch ohne Pro-Link, Anti-Dive-System und x-fach verstellbare Federelemente geht.

Einen weiteren Beitrag zur Fahrsicherheit bietet Moto Guzzi mit dem Integral-Bremssystem. Die Fußbremse wirkt zugleich auf die linke vordere Bremsscheibe und die Bremsscheibe im Hinterrad. Die Bremskraft ist so zwischen Vorder- und Hinterradbremse aufgeteilt, daß kein Rad überbremst wird. Die Handbremse für die rechte vordere Scheibe wird nur noch als Nothilfe benutzt. Das System hat sich längst bestens bewährt.

Reisemotorrad mit kleinen Schwächen

Wo Licht ist, ist auch Schatten. Die Hebelchen für Licht, Blinker, Hupe und Choke sind zu zierlich und nicht griffig genug. Auch an die Schaltwippe der California muß man sich gewöhnen: Zum Hochschalten tritt man mit der Ferse auf den hinteren Teil der Wippe, für eingefleischte California-Fahrer kein Problem. Aber wehe, der Tritt war zu zart, dann landet man nicht im höheren Gang, sondern in einem Zwischen-Leerlauf.

Außerdem ist die Leerlaufstellung zwischen erstem und zweitem Gang nur schlecht zu finden, die Wippe ist recht groß und schlecht fürs gefühlvolle Schalten.

Kuppeln und Gasgeben arten zum Muskeltraining aus: Da muß der Fahrer stets Hebel und Seilzüge gut schmieren, um sich leichter zu tun.

Fazit: Die Moto Guzzi California II ist ein begeisterndes Reisemotorrad mit kleinen Fehlern. Sie kostet 12 410 Mark. Das ist viel Geld, und deshalb wird sie für viele ein Traum bleiben – California Dreaming. *Rüdiger Baun*