

Moto Guzzi Florida: Die kleine California

Der Name ist Programm: Die Florida soll im Windschatten der beliebten California segeln, mit der sie auch das chopper-ähnliche Styling gemein hat. Gegenüber der 1000er bietet die 650er fast zwei Zentner weniger Gewicht und einen erheblich geringeren Preis. Wir schickten den »Soft-Tourer« bis ans Ende Europas, um seine Stärken und Schwächen zu ermitteln.

Wer träumt angesichts des mitteleuropäischen »Sommers« nicht von Kalifornien? Oder Florida? Palmen, Strand und heißer Asphalt – genau das richtige Pflaster, um genüßlich am Gasgriff einer bulligen Guzzi zu drehen. Das haben sich die Marketingleute von Moto Guzzi wohl auch gedacht, als sie ihre neueste 650er auf den sonnigen Namen »Florida« taufte. Keine Frage, diese V 65-Variante soll im Windschatten der berühmten California segeln.

Demzufolge lehnt sich auch das Styling an die neue California III an. Die biedere, aber sehr praktische Tankform blieb dabei auf der Strecke. Stattdessen erinnert der tropfenförmige Benzinhälter jetzt an japanische Softchopper. In Italien hat man damit großen Erfolg, wie die deutsche Guzzi-Gemeinde urteilt, wird die Zukunft zeigen.

Wir testeten die Florida mit dem 706,- DM teuren Zubehöropaket, das Windschutzscheibe und Koffer beinhaltet. Damit avancierte die 650er endgültig zu einer Art »Mini-Cali«.

Drückt man den grünen Anlasserknopf wird sogleich deutlich, daß die V 65 allerdings mehr als nur eine »Miniatur« ist. Die beiden V-förmig angeordneten Kolben ballern in typischer Guzzi-Art auf die Kurbelwelle. Fans sprechen mit verklärtem Blick von

»Musik«, distanziertere Naturen könnten den Sound auch mit einem lapidaren »laut« charakterisieren. In jedem Fall handelt es sich um einen dumpfen Klang, der gemeinhin als durchaus angenehm empfunden wird. Man muß ja nicht gleich während der Siesta durch die Gassen hämmern.

Immerhin stehen 48 Pferdestärken zur Verfügung, die der luftgekühlte Motor bei 7.200 Umdrehungen leistet. Wer Versicherungskosten sparen möchte, bekommt zum gleichen Preis (9.450,- DM) eine gezähmte Version, die schon bei 5.200 U/min 27 PS bietet. Die Drosselung erfolgt über Einsätze in den Auspuffkrümmern und andere Vergaserdüsen und kostet nachträglich ca. 250,- DM zuzüglich Montagekosten.

Unsere Testmaschine sprang stets gut an und lief nach wenigen Sekunden ohne Choke-Hilfe so rund, wie eine Guzzi eben laufen kann. Ist der Kraftschluß mittels der hart zupackenden Trockenkupplung hergestellt, geht der V-Twin kernig zur Sache. Das maximale Drehmoment beträgt schon bei 3.000 Touren 46,5 Nm, um bis auf 52,5 bei 3.600 anzusteigen. Zum Vergleich: Die gewiß nicht unelastische Honda 600 V Transalp bietet 52 Nm bei 6.000 U/min.

Wie man sieht, oder vielmehr spürt, braucht eine Guzzi weder vier, noch drei

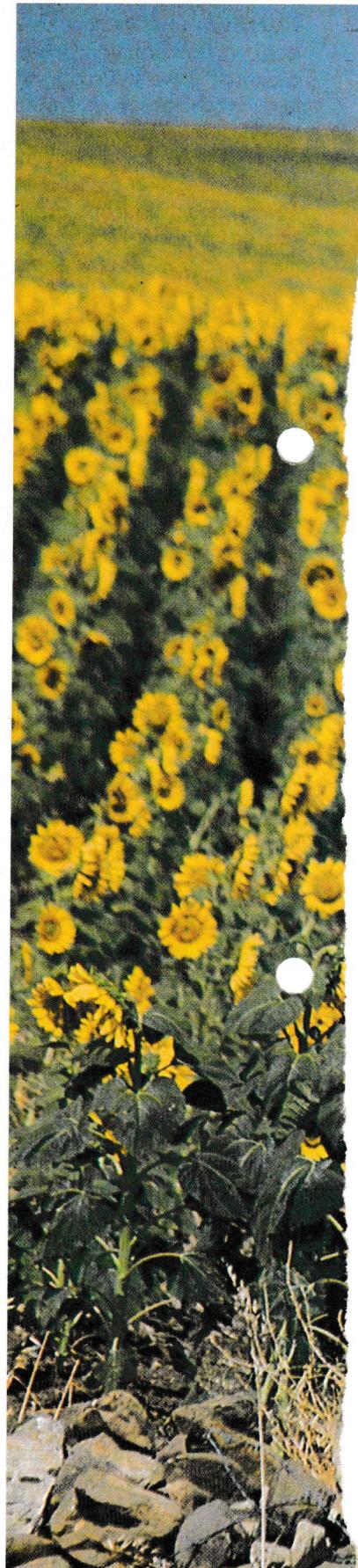
Ventile. Ihr reichen deren zwei, um Durchzug aus dem Drehzahlkeller zu gewährleisten – zumindest was den 643 ccm-Motor betrifft. Auch obenliegende Nockenwellen – bei einem V-Motor ohnehin ein aufwendiger Luxus – sucht man vergebens. Eine untenliegende Welle reicht, um die Stoßstangen anzutreiben.

Aber auch dieser rustikale Maschinenbau bringt es ohne weiteres auf 8.000 U/min, was für sportliche Zwischensprints allemal ausreicht. Nicht nur der rote Bereich im Drehzahlmesser, sondern auch das markige Motorengeräusch mahnt dann allerdings zum Hochschalten. Dank der tourentauglichen Leistungscharakteristik, dreht man aber selten über 5.000 Touren. Im fünften Gang sind dies 120 km/h, das richtige Tempo für »Florida-Touristen«.

Als ausgesprochen lauffrig kann man den Antrieb sicher nicht bezeichnen. Doch die Schwingungen gehören nicht nur zum Charakter des 90-Grad-Vaus, sie machen sich auch in keinsten Weise negativ bemerkbar. Vom etwas verwackelten Bild, das die unförmigen Rückspiegel zeichnen, mal abgesehen.

Feinere Vibrationen, wie sie bei den ansonsten lauffrigeren japanischen V-Triebwerken, auftreten, kennt die Guzzi nicht. Längeren Nonstop-Touren stünde also motorseitig nichts im Wege, wenn die Florida nicht so kräftig schlucken würde. Im Testdurchschnitt verbrauchte sie knapp über sechs Liter bleihaltiges Superbenzin. Viel weiter als 200 Kilometer kommt man also mit dem 15-Liter-Tank kaum.

Als Minimum-Konsum registrierten wir 5,3 Liter auf 100 gemütlichen Testkilometern, als Maximum sieben Liter auf der Autobahn, wo immerhin





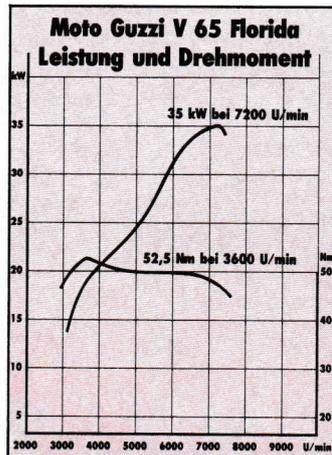
TOUREN-TEST

165 km/h erreicht werden. Eine Reservestellung haben die beiden Benzinhähne übrigens nicht, so daß man eine Zufuhr am besten geschlossen hält, was nach unserer Erfahrung einer Reserve von knapp einem Liter gleichkommt. Schon vorher, wenn der Benzinstand auf 3,5 Liter gesunken ist, leuchtet an der Instrumentenkonzole eine gelbe Warnleuchte auf.

Weniger Freude als der Motor bereiten Kupplung und Getriebe. Etwas Kraft und Geschicklichkeit muß man schon aufwenden, um mit dem Fünfganggetriebe zurechtzukommen. Der Kupplungshandhebel ist schwergängig, der erste Gang geht oft nur rein, wenn man kurz Gas gibt, um die Getrieberäder zu synchronisieren. Kurz vor Testende verabschiedete sich auch noch der fünfte Gang mit einem ohrenbetäubenden Pfeifton. Diagnose des Importeurs: »Heult wie 'ne alte Straßenbahn. Wahrscheinlich Lagerschaden.«

Während dieser Ausfall als nicht typisch beurteilt wird, scheint man über den Exitus der Stoßdämpfer nicht überrascht zu sein. Jedenfalls waren sie nach 5.000 Kilometern nicht mehr ihre Bezeichnung wert und ein Fall für die Garantieabteilung. Nicht zuletzt auf Drängen der Deutschen Motobecane werden ja schon einige Modelle mit Konis ausgerüstet und auch in Sachen Bereifung soll in Zukunft Druck auf den Hersteller ausgeübt werden. Mit den serienmäßigen Pirellis sind jedenfalls weder Importeur noch Kunden zufrieden. Weshalb alle Testmaschinen auf Conti oder Metzeler umgerüstet werden.

Auch unsere Florida lief auf Metzeler-Reifen, hinten ME 77, vorn Laser. Trotzdem ließ sie sich von Längsrillen beirren, wurde über 140 km/h la-



Schon bei 3600 U/min erreicht der V-Motor sein höchstes Drehmoment. Die gedrosselte 27-PS-Version weist eine ähnlich tourenfreundliche Charakteristik auf.

Technische Daten Moto Guzzi Florida

Motor: Leistung 35 kW (48 PS) bei 7200 U/min, maximales Drehmoment 52,45 Nm bei 3600 U/min, oder 20 kW (27 PS) bei 5200 U/min, maximales Drehmoment 42,71 Nm bei 3400 U/min, Hubraum 643 ccm, Bohrung x Hub 80 x 64 mm, Verdichtung 10 : 1, luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Motor mit 90 Grad Zylinderwinkel, zwei Ventile pro Zylinder, Steuerung über Stoßstangen und Kipphebel (ohv), zwei Dellorto-Vergaser mit je 30 mm Durchlaß, Naßsumpf-Schmierung, Elektronik-Zündung, 240-Watt-Lichtmaschine, Batterie 12 Volt/32 Ah, Elektro-Starter
Kraftübertragung: Mechanisch betätigte Zweischeiben-Trockenkupplung, 5-Gang-Getriebe, Hinterradantrieb über Kardanwelle

Fahrwerk: Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, vorne luftunterstützte Teleskopgabel, hydraulisch gedämpft mit 145 mm Federweg, hinten Schwinge mit zwei hydraulisch gedämpften Federbeinen mit Luftunterstützung mit 80 mm Federweg, Radstand 1505 mm, Lenkkopfwinkel 58 Grad, Nachlauf 110 mm, Aluminium-Gußräder, Bereifung vorn 100/90 V 18, hinten 130/90 V 16, hydraulisch betätigtes Integralbremssystem mit zwei Scheibenbremsen vorne und einer Scheibenbremse hinten

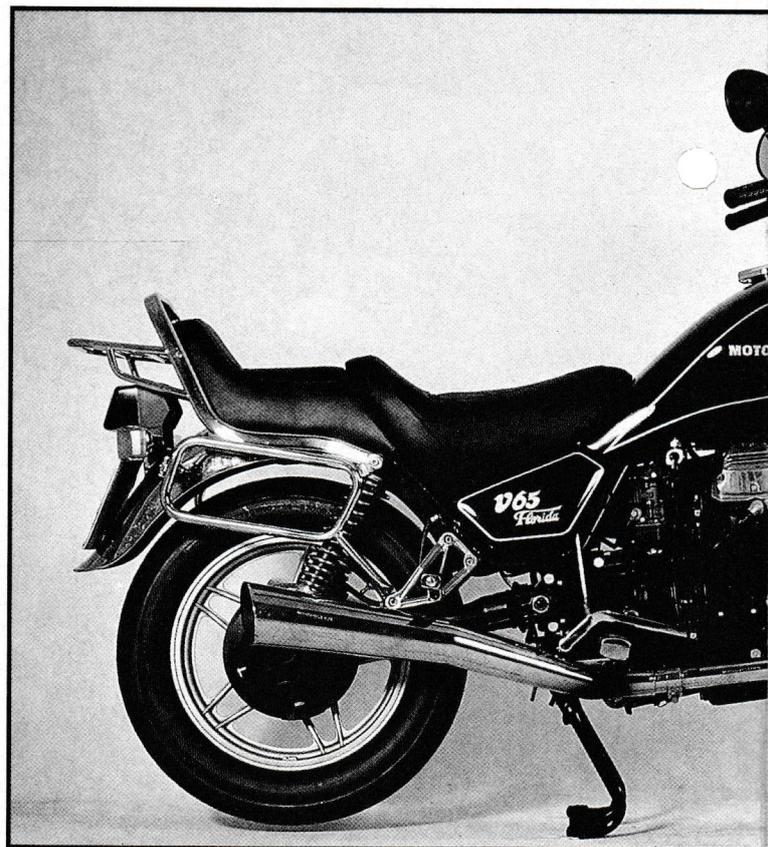
Maße und Gewichte: Leergewicht fahrbereit 197 kg, zulässiges Gesamtgewicht 390 kg, Sitzhöhe 760 mm, Tankinhalt 15 Liter, Testverbrauch 6,03 Liter verbleites Superbenzin

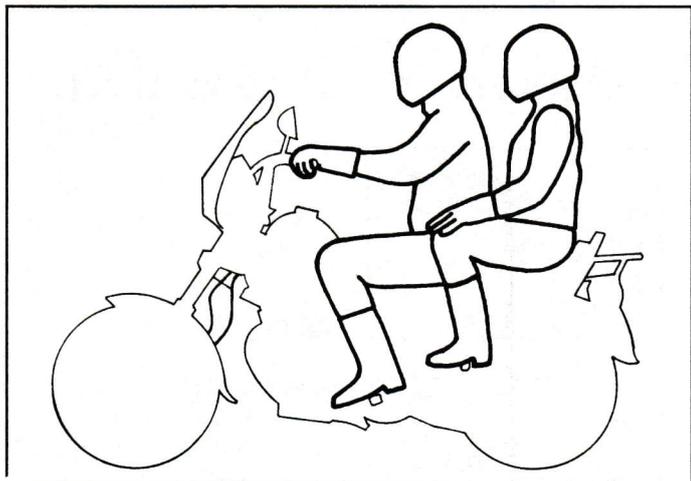
Höchstgeschwindigkeit: 168 km/h, gedrosselt 136 km/h

Preis: 9.450,- DM inkl. NK., Scheibe, Koffer und -träger 706,- DM, Umrüstung auf 27 PS cirka 250,- DM ohne Montagekosten

Wartungsintervalle: Inspektionen alle 5000 km

Die Florida verfügt schon über die neuen Schalter der aktuellen Guzzi-Generation. Der 650er-Motor baut sehr schmal. Scheibe und Kofferhalter gehören zur Sonderausstattung.





bil, in Schräglage sogar noch früher. Der serienmäßige, hydraulische Lenkungsämpfer scheint jedenfalls seine Wirkung zu verfehlen.

Mit vernünftigen Federbeinen könnte man sicher schon etwas mehr Ruhe ins Fahrgerüst bringen. Die 80 mm Federweg der Paiolis schrumpften schon bei geringer Belastung zusammen und schlugen im Zweipersonenbetrieb häufig durch. Selbst bei maximaler Federvorspannung waren sie im Reisebetrieb überfordert. Solo mit nur zwei Koffern – ohne Gepäckrolle – federte das Hinterrad so weit ein, daß es den am Kotflügel befestigten Kabelstrang durchscheuerte.

Nur wenig Komfort bescherte auch die bockige Telegabel. Selbst mit null Bar in den Luftkammern war das Ansprechverhalten eher rüde. Die Italiener packen schlicht und einfach zu dickes Öl hinein. Warum sie kein

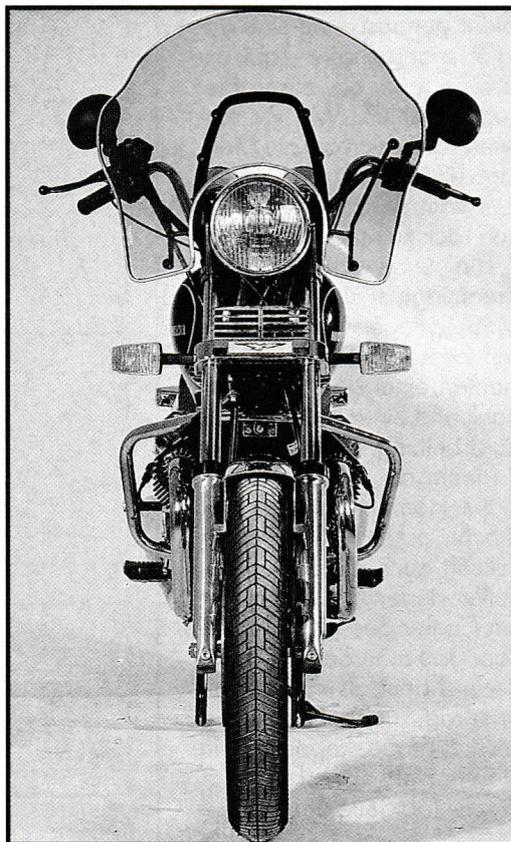
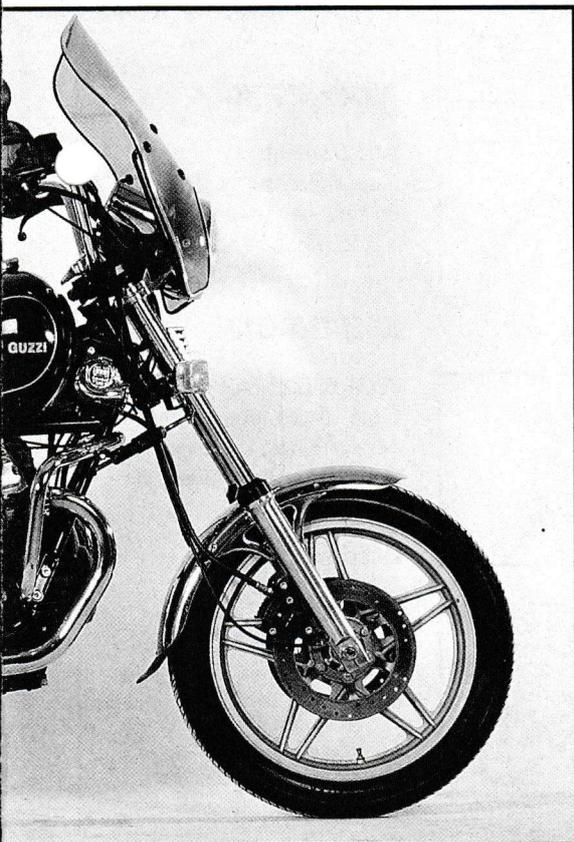
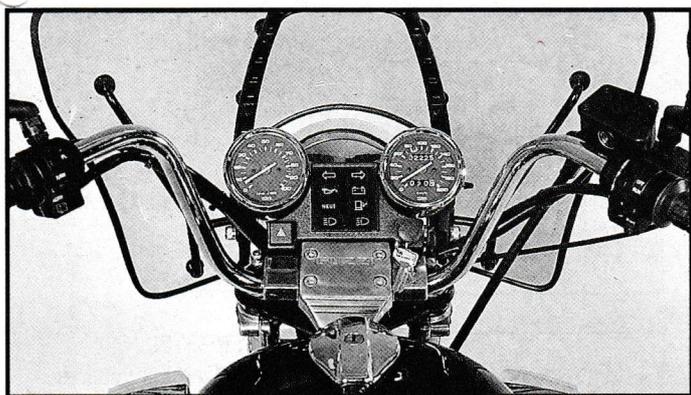
dünneres nehmen, wurde deutlich, als wir die Gabel bei hohen Lufttemperaturen auf schlechten Straßen extremer beanspruchten: Das durch die Hitze verflüssigte Öl trat an den Staubkappen der Gabelholme aus. Minderwertige Dichtringe und schlampige Montage dürften die Ursache sein. Anlässlich des Touren-Tests der Cagiva 650 (TF 4/85) waren wir dieser »italienischen Krankheit« schon einmal auf die Spur gekommen.

Der unzulängliche Komfort ist vor allem auch deshalb überraschend, weil die Florida als »Soft-Tourer« angepriesen wird. Ganz bewußt setzt man sogar auf die weibliche Kundschaft. Als California fürs »zarte Geschlecht« bringt die 650er tatsächlich eine wesentliche Voraussetzung mit: Ihre Sitzhöhe beträgt ganze 760 mm, was natürlich nicht nur Frauen zu schätzen wissen.

Ob Männlein oder Weiblein, wer gerne lange Etappen zurücklegt, wird sich mit der sehr harten Sitzbank kaum anfreunden können. Bei allem Bemühen um eine niedrige Sitzhöhe, etwas Schaumstoff hätte man dem Motorrad schon gönnen müssen, um die Bezeichnung »Soft-Tourer« zu rechtfertigen. Angesichts der überforderten Stoßdämpfer und der brettharten Bank muß man die Florida außerdem als Solo-Fahrzeug einstufen, denn mit einem Sozios springt die Guzzi gnadenlos um.

Mit ihren 197 Kilogramm gehört die V65 zu den Leichtgewichten unter den Straßenmotorrädern. Vor allem wenn man berücksichtigt, daß sie einen Kardanantrieb besitzt, von dem man übrigens sehr wenig bemerkt. Der »Fahrstuhl-Effekt« ist jedenfalls äußerst gering.

Das niedrige Gewicht



TOUREN-TEST

macht sich besonders im Stadtverkehr bemerkbar, wo sich die 650er mit ihrem breiten Lenker mühelos dirigieren läßt. Wer das gute Handling aber zu forschen Kurvenjagen nutzen möchte, wird rasch mit einem recht indifferenten Lenkverhalten konfrontiert. Hier erfordert die kipplige Maschine einen konzentrierten Fahrstil.

Aufmerksamkeit verlangt aber auch das Integralbremssystem, wenn man von einem konventionellen Motorrad umsteigt. Per Fußhebel werden die linke vordere Bremsscheibe und die Scheibe im Hinterrad aktiviert. Der Handhebel wirkt nur auf die zweite vordere Scheibe, deren Wirkung sehr mäßig ist. Man kann mit dem Guzzi-Patent gute Verzögerungen erzielen. Allerdings muß man auf losem Untergrund und im Winterbetrieb vorsichtig sein, da das weniger belastete Vorderrad dann leicht überbremst.

Ein sehr sportliches Motorrad ist die Florida also nicht; soll sie auch nicht sein. Ihre Welt sind die harmonischen Kurven einer Toskana-Landschaft, in der das sonore Auspuffgeräusch von den Hügeln widerhallt; wo man den vierten Gang einlegt und die Unzulänglichkeiten schnell vergißt. Denn der bullige Motor zieht aus jeder Kurve kraftvoll heraus, animiert zum entspannten, defensiven Fahren. Eben ein »Soft-Tourer«.

Ähnlich wie im Sattel eines Choppers, kann man alle Eindrücke aufsaugen, die Landschaft aufrecht sitzend genießen. Die aufpreispflichtige Scheibe kommt dabei vor allem Jet-Helm-Trägern entgegen. Sie ermöglicht das Fahren ohne Schutzbrille, ohne daß man von Insekten oder vom Fahrtwind geplagt wird. Auf der Autobahn nimmt die sehr breite Scheibe den

Winddruck völlig weg, verursacht dafür aber einen recht unangenehmen Sog.

Zum Ausstattungspaket gehören neben der Scheibe auch die Koffer. Diese hinterließen allerdings einen jämmerlichen Eindruck. Obwohl nicht überlastet, rissen beide Rückwände rundherum in Höhe des Kofferhalters ein – typische Schwachstellen schlecht gefertigter, tiefgezogener Koffer. Dort, wo der Kunststoff bei der Herstellung verformt wird, dehnt er sich aus, das heißt, die Wandstärke wird an diesen Stellen dünner. Da sich beim Importeur die Reklamationen häuften, will man in Zukunft Produkte von Hepco-Becker anbieten.

Scheibe und Koffer sind nur Wunsch-Zubehör, mit anderen Merkmalen und Eigenarten muß der Florida-Fahrer leben. Dazu gehören getönte Rückspiegel, die nach Testende nur noch schlaff in ihren Kugelgelenken hingen, leider genauso, wie eine absolut mangelhafte Tanklackierung und ein miserabler Tankverschluß. Wir verzichteten schließlich auf die Montage eines Tankrucksacks, um den vom Benzin angegriffenen Lack zu schonen.

Fürs ungetrübte »Florida-Dreaming« ist also einiges an Modellpflege notwendig. Mit besseren Federungs-elementen, einer weicheren Sitzbank und einer liebevolleren Verarbeitung wäre die Florida mehr als nur eine »Mini-Cali«. Hoffnung ist ja angebracht, schließlich sollen in Zukunft auch die 650er Modelle wieder im Stammwerk am Comer See gebaut werden. Daß man dort Motorräder nicht nur als kaltes Industrieprodukt ansieht, schildert unsere große Reportage in diesem Heft: »Eine Leben für Guzzi« (ab Seite 68).

MB/RN

Eignungstest V 65 Florida



LANDSTRASSE:

Kräftiger Durchzug, gute Sitzposition, schlechte Federung

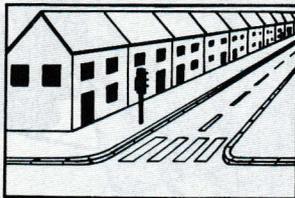
GUT



BERGSTRASSE:

Kräftiger Durchzug, gute Bodenfreiheit, schlechte Federung, unexakte Lenkung

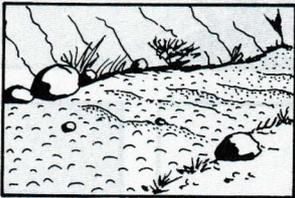
BEFRIEDIGEND



STADTVERKEHR:

Niedrige Sitzhöhe, breiter Lenker, schwergängige Kupplung, hakliges Getriebe

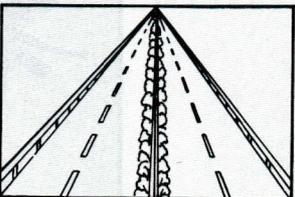
BEFRIEDIGEND



SCHOTTERPISTE:

Kräftiger Durchzug, breiter Lenker, ungeeignete Bremsen, schlechte Federung

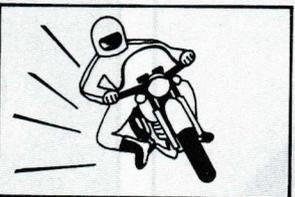
AUSREICHEND



AUTOBAHN:

Gute Motorleistung, geringe Reichweite, schlechter Geradeauslauf, harte Sitzbank

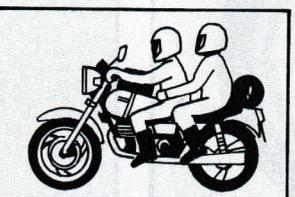
AUSREICHEND



SPORTLICHE FAHRWEISE:

Gute Motorleistung, hohe Bodenfreiheit, geringe Kardanreaktionen, unexaktes Lenkverhalten

BEFRIEDIGEND



SOZIUSTAUGLICHKEIT:

Gute Sitzposition, zu harte Sitzbank, schlechte Federung

MANGELHAFT