

# Walter-Gespann: Neue Cali mit Jewell-Boot

Mit einem französischen Seitenwagen kombiniert der hessische Gespannspezialist Helmut Walter die Moto Guzzi California III. Was diese internationale Verbindung taugt, ergründeten wir auf dreitausend harten Testkilometern.

Gleich zwei Novitäten können wir unseren Lesern mit diesem appetitlich ausschauenden Touregespann vorstellen: Da ist zum einen die unlängst auf dem deutschen Markt erschienene California III, die mit technischen und optischen Retuschen die zweite Generation des italienischen Trittbrett-Tourers ablöst.

Zum anderen bereichert unter dem wohlklingenden Namen Jewell ein hier bislang unbekannter Bootsbauer die Dreirad-Szene. Erstmals auf der IFMA 1986 waren die Beiwagen- und Gespann-Accessoires der mittlerweile zehn Jahre alten französischen Manufaktur zu bewundern. Den Import nach Deutschland übernahm Helmut Walter aus dem südlich von Kassel gelegenen Städtchen Körle, der sich bereits seit langen Jahren durch den Bau eigener Seitenwagen einen Namen gemacht hat.

Die großen Guzzis eignen sich bekanntlich hervorragend als Zugpferd für ein Gespann. Ab Werk seitentaugliche Rahmen und bullige Motoren prädestinieren die Einliter-Modelle ausnahmslos für die »dritte Art« der motorisierten Fortbewegung; die California III bildet hier keine Ausnahme.

Zurückhaltung haben die Techniker in Mandello bei der Entwicklung dieses neuen Modells walten lassen. Motorisch blieb gegenüber der »Cali zwo« alles beim alten, sieht man von der

verkürzten Endübersetzung ab. Die Dellorto-Vergaser mit 30 Millimetern Durchlaß verfügen nun über runde Schieber sowie Beschleunigerpumpen. Die Lafranconischalldämpfer erhielten eine andere Form.

Fahrwerkseitig beschieden sich die Guzzi-Konstrukteure mit Verbesserungen an Vorderradführung und Bremsen. An den Tauchrohren der neuen Biturbo-Telegabel sind von vorneherein Aufnahmen für einen Stabilisator vorgesehen. Dadurch kann die Versteifungsbrücke ihrer Aufgabe effektiver gerecht werden. Denn »Stabis«, die per Klemmwirkung mit den Tauchrohren verbunden sind, begünstigen – und das ist besonders im Beiwagenbetrieb von Bedeutung – ein Verspannen der Gabel und bewirken so eine Verschlechterung des Ansprechverhaltens.

Verzögert wird die »Cali« nach wie vor durch das Integralsystem, nun allerdings über schwimmend gelagerte Bremsscheiben mit vorne 300 und hinten 270 Millimetern Durchmesser.

Auch im Gespanneinsatz gibt sich der V-Twin der California III sehr elastisch. Selbst im fünften und höchsten Gang nimmt er bereits bei leicht erhöhter Leerlaufdrehzahl willig Gas an und ermöglicht extrem schaltfaules Fahren.

Aus unerfindlichen Gründen hat man diesem Tourer aber keinen Overdrive ver-

paßt, so daß die Drehzahlen auf Autobahnen und schnellen Landstraßen unnötig hoch sind. Zwar paßt die Übersetzung von der Papierform her, da Nenndrehzahl und Endgeschwindigkeit harmonieren. Doch nerven die bei Landstraßenlimit anfallenden 5.000 Touren nicht nur durch ihre akustische Kulisse, untermalt von kernigen Vibrationen, sondern auch durch stattlichen Benzindurst.

Bei überwiegend strammem Tempo steigt der Konsum der Gespann-California gegenüber gemächlicher Fahrweise von knapp acht auf über neun Liter vorschriftsmäßig verbleiten Superkraftstoff an. Bleifrei verträgt auch diese neue Guzzi nicht. Dauertempo 125 kostet

einen weiteren Liter Zuschlag.

Gegenüber manchem schnelleren Gespann erscheinen solche Trinkgewohnheiten nicht gerade bescheiden. Doch angesichts der gewaltigen Stirnfläche des Tourendreirades ist der Verbrauch genauso wenig verwunderlich wie die bescheidene Höchstgeschwindigkeit von 135 km/h, für die windschlüpfrigere Dreiräder beileibe keine 66 PS mobilisieren müssen.

Als höchst unerfreuliches Kapitel entpuppte sich die Schaltung. Nicht nur die Trockenkupplung verlangt nach einer kräftig zupackenden linken Hand, auch die Gänge müssen mit der Schaltwippe regelrecht »eingekickt« werden. Überdies



gestaltet sich besonders bei stehendem Fahrzeug die Leerlaufsuche zum Geduldsspiel.

Weitgehend unangetastet ließ Walter das Fahrwerk der Solomaschine. Lediglich fünfzahnzöllige Schlauchlos-Gürtelreifen auf Stahlverbundrädern der französischen Firma Beringer werden für den Gespannbetrieb eingesetzt. Nach Rückrüstung auf die Originalräder kann die California wieder solo gefahren werden. Ein entsprechender Eintrag in die Papiere legalisiert ein solches Doppelleben.

Konventionelle Technik birgt das Fahrgestell des Seitenwagens. Das GFK-Boot wird über Silentblöcke von einem rechteckigen und zu-

sätzlich verstärkten Vierkant-Stahlrohrrahmen getragen. Mit der Zugmaschine ist er über vier Streben – die mit dem linken Trägerrohr des Beiwagenrahmens verschraubt sind – nach gewohnter Art verbunden.

Dieser Vierkant reicht wegen einer zusätzlich angeschweißten Verstärkung vorn fast bis auf die Höhe der Bootsschnauze und sieht mit den massiven Profiblechen für die Anschlußstreben nicht gerade ästhetisch aus. Er bietet jedoch zahlreiche Variationsmöglichkeiten für eine eventuelle Verbindung des Jewell-Bootes mit anderen Motorrädern.

Eine verstärkte, geschobene Kurzschwinge führt das dreizehnzöllige Seitenwa-

genrad, welches durch ein schwedisches Ølsen-Federbein am Boden gehalten wird. Gebremst wird dieses ebenfalls schlauchlos bereifte Rad über eine hydraulische Einscheibenbremse.

Um übermäßige Beanspruchung sowie vorschnellen Belagverschleiß zu vermeiden, hat Helmut Walter eine Bremsscheibe mit 240 Millimetern Durchmesser verbaut. Damit das Rad nicht überbremsen kann, schaltete er zwischen den separaten Hydraulikzylinder und die am Pedal verschraubte Bremsstange zwei Spiralfedern.

Hierdurch verzögert die Fußbremse erst, wenn man stärker auf den Fußhebel tritt. So simpel das ganze scheint, so wirkungsvoll funktioniert es bei korrekter Einstellung. Von Nachteil ist allerdings der relativ hohe Kraftaufwand zur Betätigung und die damit verbundene schlechtere Dosierbarkeit des Integral-systems. Ein längerer Hebelarm soll hier, laut Walter, Abhilfe schaffen.

Ungebremst drückt der 86 Kilo schwere Seitenwagen die Guzzi schon bei mäßiger Verzögerung vehement nach links, wie wir durch probeweises Lahmlegen des Walter'schen Patentess feststellen konnten.

Überhaupt scheint dieses Gespann vornehmlich für energische Gemüter konzipiert. Nicht nur Schaltung und Bremse erwecken diesen Eindruck, auch die Lenkung erfordert kräftigen Zugriff. Der kleine Vorderreifen in Verbindung mit der Originalgabel reduziert den Nachlauf zwar von 95 auf 70 Millimeter, ein für heutige Verhältnisse im Gespannbau dennoch stattlicher Wert.

Er ermöglicht zwar sturen Geradeauslauf auch auf längsrillengeschädigten Autobahnen, doch wird dieser

mit einer nicht gerade leichtgängigen Lenkung erkaufte. Nur die wohl dosierte Zuhilfenahme von Gas und Bremse gestaltet längeres Fahren auf kurvigen Landstraßen erträglich. Mit schierer Gewalt am – glücklicherweise sehr breiten – Lenker richtet man herzlich wenig aus.

Dem Tourer-Charakter kommt der geradezu stoische Geradeausdrang andererseits entgegen. Man läßt die Fuhre einfach laufen und widmet sich der Landschaft. Dreiräder mit kurzem Nachlauf und entsprechend sensibler Lenkung verlangen zumeist mehr Konzentration vom Piloten. Doch ist gerade das unter Gespannfreunden viel umstrittene Thema »Lenkung« eine Frage des persönlichen Geschmacks.

Unser Testfahrzeug war auf optimalen Geradeauslauf bei mittleren Geschwindigkeiten justiert. Bei Autobahntempo drängte es hingegen deutlich nach rechts und verlangte – eben wegen des unbeirraren Lenkverhaltens – ständiges Gegensteuern.

Jenseits persönlichen Empfindens hingegen stehen die Ansprüche an eine tourentaugliche Federung. Im Falle dieses Dreirades ragt besonders der Komfort, den das Seitenrad-Federbein mit immerhin 60 Millimetern Federweg bietet, positiv heraus, doch auch die Serien-Konis im Heck werden ihrer Aufgabe gerecht.

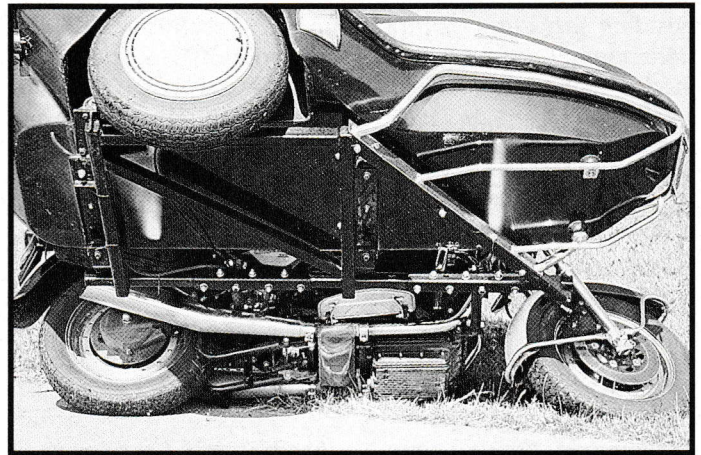
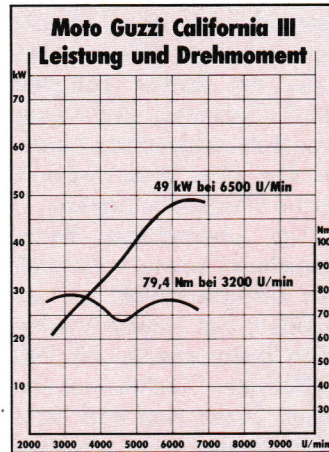
Offensichtlich defekt war an unserem fast neuen Testgespann die Biturbo-Gabel. Bereits bei harmlosen Schlaglöchern und beim Bremsen schlug die sonst sanft ansprechende Telegnadenlos durch.

Ein hohes Lob muß man der Ausstattung zollen. Die California III ermöglicht bequemes Sitzen, den breiten

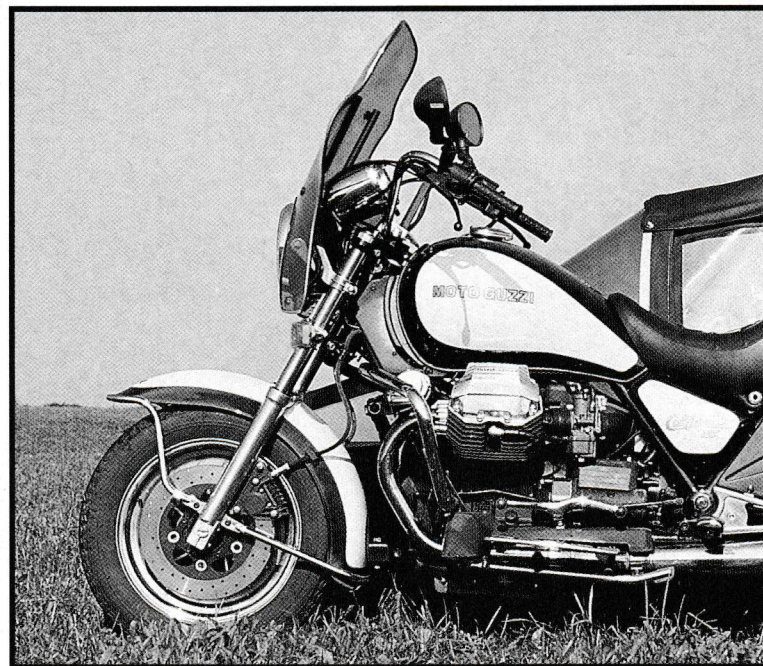
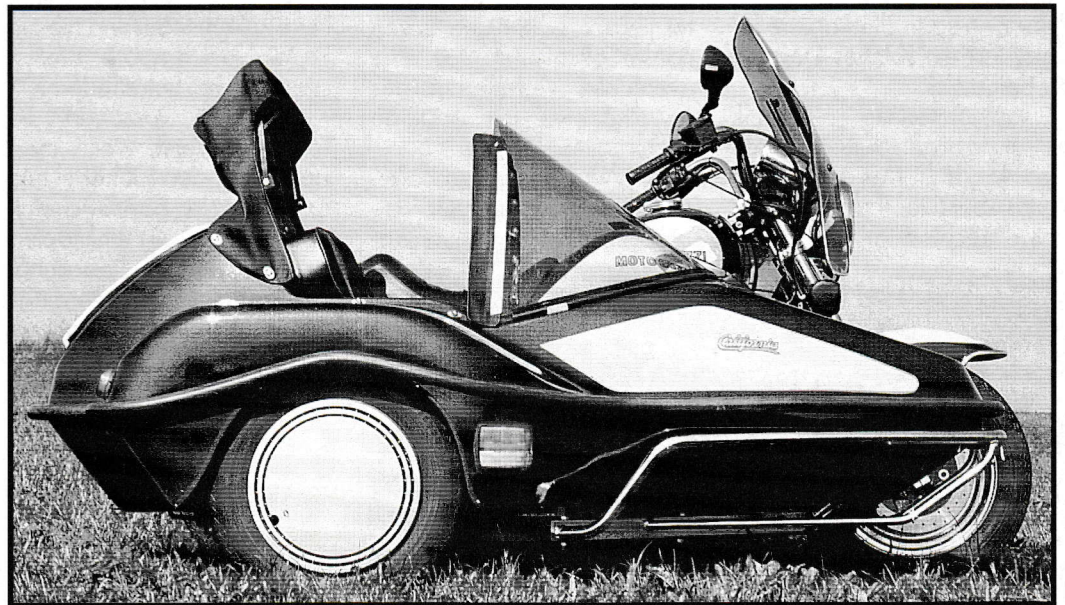


# TOUREN-TEST

**Der satte Drehmomentverlauf der California III macht den Gespannbetrieb zur Freude. Schon bei 3.200 Touren stellt der 949-cm-Motor seine maximale Kraft zur Verfügung.**



**Gespann-Spezi Walter importiert seit neuestem die schwungvoll gestylten Jewell-Boote aus Frankreich. An der Test-Guzzi war ein »Elegant« montiert, das sich als sehr komfortabel erwies. Kritikwürdig ist aber der kurze Abstand zwischen Windschutzscheibe und Kopf des Beifahrers.**



## California III mit Jewell-Seitenwagen

**Motor:** Leistung 49 kW (66 PS) bei 6500 U/min, maximales Drehmoment 79,4 Nm bei 3200 U/min, Hubraum 949 ccm, Bohrung x Hub 88x78 mm, Verdichtung 9,2:1, fahrtwindgekühlter Zweizylinder-Viertaktmotor mit 90 Grad Zylinderwinkel, quer zur Fahrtrichtung eingebaut, zwei Ventile pro Zylinder, Steuerung über Stoßstangen und Kipphebel (ohv), zwei Dellorto-Rundschieber-Vergaser mit je 30 mm Durchlaß, Naßsumpfschmierung, kontaktgesteuerte Zündung, 280 Watt-Lichtmaschine, Batterie 12 V/28 Ah, Elektrostarter

**Kraftübertragung:** Mechanisch betätigte Zweischeiben-Trockenkupplung, Fünfgang-Getriebe, Hinterradantrieb über Kardanwelle

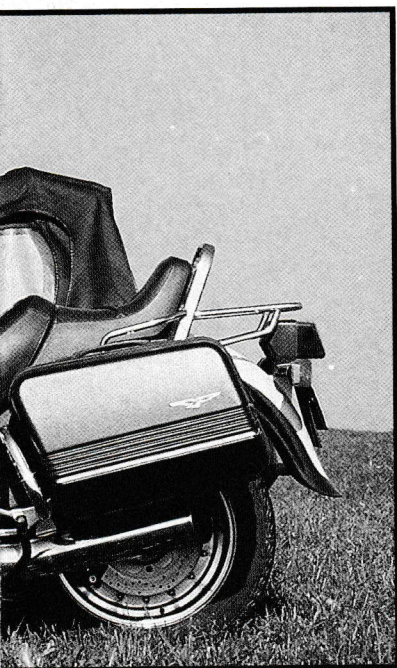
**Fahrwerk:** Motorrad: Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, vorne Teleskopgabel mit Stabilisator, hydraulisch gedämpft mit 140 mm Federweg, hydraulischer Lenkungsämpfer, hinten Zweiarmschwinge mit Koni-Federbeinen mit 75 mm Federweg, Stahl-Verbundräder, Bereifung vorne und hinten 135 SR 15 schlauchlos, hydraulisch betätigtes Integralbremsystem mit zwei Scheibenbremsen vorne und einer Scheibenbremse hinten

**Seitenwagen:** Verstärkter Rechteck-Vierkantrahmen, über Silentblöcke aufgeschraubter GFK-Bootskörper, Vierpunktschluß, geschobene Dreieckenker-Schwinge mit einem Ölsenfederbein mit 60 mm Federweg, hydraulische Einscheibenbremse über zwei Zugfedern mit dem Pedal des Integralsystems gekoppelt, Bereifung 135 SR 15 schlauchlos

**Maße und Gewichte:** Leergewicht fahrbereit 378 kg, zulässiges Gesamtgewicht 630 kg, Spurweite 1330 mm, Vorlauf (Seitenwagen) 320 mm, Vorspur 30 mm, Nachlauf (Vorderrad) 70 mm, Radstand 1560 mm, Tankinhalt 26 l, davon 5 l Reserve, Kraftstoffverbrauch 8,8 l Super verbleit

**Höchstgeschwindigkeit:** circa 135 km/h

**Preis:** 23.800,- DM inklusive der Originalräder und Zulassung für wahlweise Nutzung als Solomaschine



**Wie schon die Florida (siehe TF 5/87) bekam auch die neue California ein barockes Softchopper-Design verpaßt. Der kraftvolle Motor und die gespanntfreundliche Einstellung von Werk und Importeur prädestinieren die Cali III als Gespannmaschine.**

Lenker lernt man besonders im Gespannbetrieb zu schätzen. Nach den bisherigen, eher gemischten Erfahrungen mit Windschildern jeder Machart konnte uns die überarbeitete Scheibe der neuen Guzzi durchaus überzeugen. Sie schützt nicht nur vor Insekten und hält den bei aufrechter Sitzhaltung sicher unangenehmen Gegenwind ab, sondern läßt auch bei allen Geschwindigkeiten das Tragen eines Jet-Helmes ohne zusätzliche Brille zu. Zumindest, solange es trocken ist. Denn gegen den Segen von oben vermag auch diese Scheibe den Fahrer nicht perfekt abzuschirmen.

Endlich scheint der Ruf nach vernünftigen Bedienungselementen erhört worden zu sein. Wie die Mille GT und die Reise-Enduro NTX wartet auch die neue California mit einem kompletten und zudem funktionellen Equipment auf.

Gediegen wirkt der Jewell-Seitenwagen, der auf den durchaus nicht hochtrabenden Namen »Elegant« hört. Als Anderthalbsitzer bietet er einem stabil gebauten Mitfahrer reichlich Platz. Auch Mutter und Kind haben, sofern nicht allzu beleibt, gute Chancen, längere Touren auf angenehme Weise zu überstehen.

Vor Wind, Wasser und Motorgeräuschen schützt die Passagiere eine getönte und klappbare Scheibe sehr effektiv. Um diese optimale Wirkung zu erzielen, mußte sie relativ weit nach hinten gezogen werden; die meisten Mitfahrer monierten den knappen horizontalen Abstand des Windschutzes zum Kopf.

Unangenehm ist der geringe Freiraum besonders für größere Leute ab circa 1,80 Meter Länge. Wenn sie in dem »Elegant« Platz nehmen,

liegt die Scheibenkante exakt in Höhe ihrer Nasenwurzel. Wer da keinen Integralhelm mit heruntergeklapptem Visier trägt – was besonders bei warmer Witterung in dem nahezu windstillen Fahrgastraum sehr unangenehm ist –, sieht beim ersten deftigsten Bremsmanöver schlecht aus.

Recht guten Wetterschutz bietet das Cabriodach, das nach Entfernung der separaten Seitenteile aufgeklappt, jedoch ohne Werkzeug nicht komplett demontiert werden kann. Es dient gleichzeitig zum Verschluss des geparkten Bootes, denn eine zusätzliche Spritzdecke wird nicht mitgeliefert.

Völlig dicht ist auch dieses Dach nicht, der Fahrtwind preßt etwas Regen an der Scheibenoberkante und unterhalb der Seitenteile in die Kabine und macht entsprechende Kleidung für den Passagier notwendig.

Während der Fußraum komplett mit Teppichboden ausgelegt ist, fehlt dieser Luxus im geräumigen Gepäckabteil. Besonders Helme und andere Güter mit empfindlichen Oberflächen sollten daher nicht ungeschützt transportiert werden.

Ihre Tourentauglichkeit hat die California III ebenso wie der Jewell-Elegant ausgiebig bewiesen. Für 23.800,- DM stellt das Gespann in dieser Hubraum- und Komfortklasse ein attraktives Angebot dar. Wer sich mit dem strammen Lenkverhalten nicht anfreunden will, muß etwas tiefer in die Tasche greifen und dem Problem mit einer Schwingengabel zuleibe rücken. Damit vergibt er allerdings die Chance, seine California noch als Solomotorrad fahren zu können. Und gerade das ist doch auch eine Menge wert.

Axel Koenigsbeck