

motorrad reisen & sport

10.000 DM

zu gewinnen beim
Fotowettbewerb
S. 58

Erster Vergleichstest:

Vierkampf in der Mittelklasse



C7590D

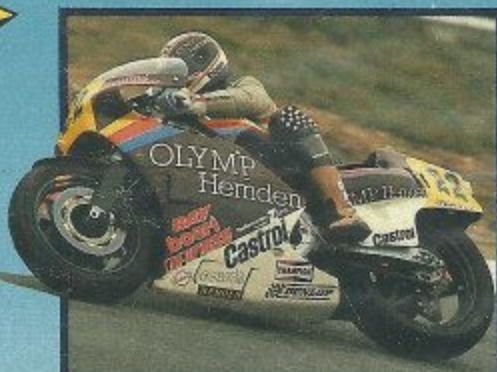
27.484 **Nr. 10**

DM 3,20

GS 25 - Lire 2800

str 3,50

- Abenteuer: Israel
- Städte-Touren:
Braunschweig und London
- Report: Warum
Suzuki-Händler stöhnen



**Grand Prix Italien:
1. WM-Lauf in Europa**



**Dauertest: 20 000 km
mit der Yamaha Ténéré**



**Honda
VF500F2**

70 PS für
9600 Mark

**Yamaha
XJ600**

72 PS für
8000 Mark

**Kawasaki
Z550 GP**

65 PS für
7500 Mark

**Suzuki
GSX550 EF**

64 PS für
8000 Mark

motorrad
reisen &
sport
TEST

Moto Guzzi V 1000 California II

Dampf- Maschine

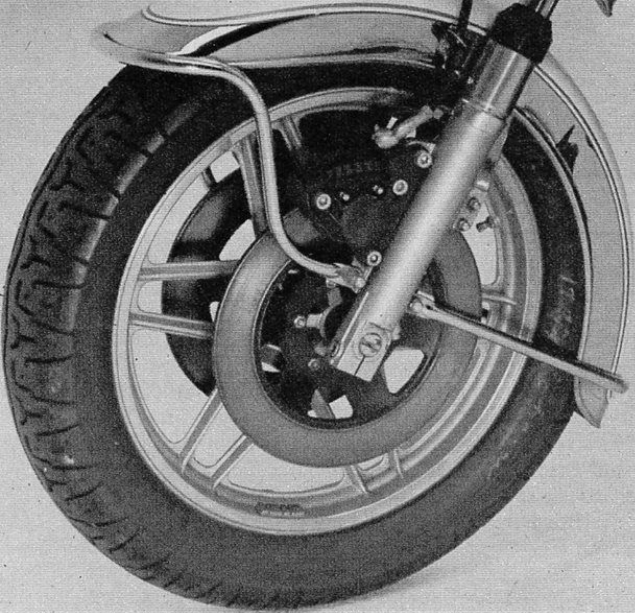
Zwei Zylinder, einen Liter Hubraum
und Kardan – mehr braucht
der Mensch zum Touren nicht



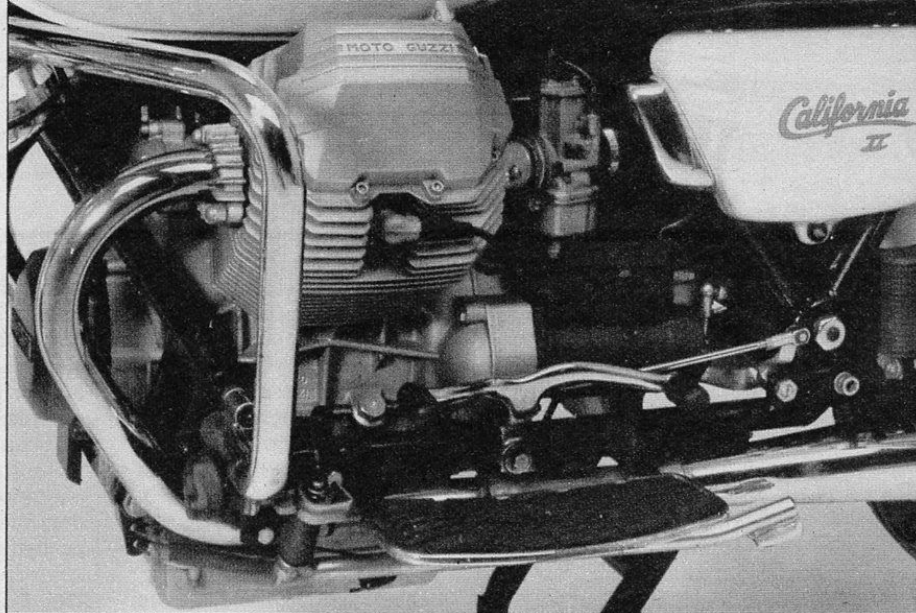
Klar gezeichnete Instrumente, Tacho mit viel Voreilung



In schnellen
Kurven will die
Guzzi kräftig
gewuchtet sein



in dicker 120/90er-Reifen sitzt auf dem Vorderrad



Das Ein-Liter-Kraftwerk leistet 67 PS bei 6700 Umdrehungen

Sonntagnachmittag, Autobahn A 61 Koblenz-Köln. Rückreise von einem Wochenendtrip ins Elsaß. Es herrscht mäßiger Verkehr, der Veglia-Tachometer pendelt um die 140 km/h. Ein Pulk japanischer Bikes taucht im Rückspiegel auf, kommt rasend schnell näher, überholt und ist schon bald aus dem Blickfeld verschwunden. Kurz hinter der Abfahrt Mendig plötzlich zähflüssiger Verkehr. Der Heimkehrer auf seiner Guzzi schließt bald wieder zu den Japan-Bikes auf. Und während deren Fahrer noch hektisch nach dem passenden Gang suchen, bleibt er souverän im fünften, der letzten Fahrstufe, derweil sich die Kolonnen mit Tempo 50 vorwärtsschieben.

Doch die Bummelfahrt stört den Guzzi-Dompteur nicht weiter. Er genießt den gewaltigen Sound aus den beiden Auspufftrompeten.

Die Guzzi bietet viel Schub von ganz unten

Freut sich über die Kraft, die der Ein-Liter-V2-Motor schon bei niedrigsten Drehzahlen entwickelt. Deshalb verzeiht er seiner Moto Guzzi California II großzügig die vielen Unzulänglichkeiten, wie sie wohl zu einem italienischen Motorrad gehören wie der Rost zu älteren Alfa Romeos.

Schon der Beiname California klingt nach Reisen und Ferne. In Wahrheit verdankt die Maschine diese Bezeichnung der Tatsache, daß die Polizei im US-Staat Kalifornien eine Zeitlang mit ähnlich ausgestatteten Guzzis

auf Verkehrssünderjagd ging. Zur Ausstattung zählen geräumige, abschließbare und innen mit Spanngurten versehene Packtaschen, die mit abschließbaren Schnellverschlüssen an dem großen Gepäckträger befestigt werden, weitausladende Sturzbügel vorn und hinten, Trittbretter und Windschutzschild. Leider geriet die Scheibe zu niedrig, den Kopf des Fahrers strapazieren ab Tempo 130 ständig lästige Luftwirbel. Außerdem liegt der Verdacht nahe, daß der lenkerfestmontierte Windschutz Schuld trägt an leichten Fahrwerksunruhen im Geschwindigkeitsbereich ab 150. Sie äußern sich in leichtem Pendeln um die Längsachse, das allerdings in keiner Phase gefährlich wird.

Die römische Zwei im Beinamen der Guzzi verrät, daß es sich um die zweite California-Ausgabe handelt. Die erste, die T 3 California mit 850-cm³-Motor, mußte letztes Jahr dem Ein-Liter-Modell weichen. Außer dem Hub-

raum stiegen auch die Leistung auf 67 PS und das maximale Drehmoment auf 7,6 Meterkilopond.

Das reicht, die California II in noch nicht einmal vier-einhalb Sekunden im fünften Gang von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen. Zum Vergleich: Die unten aufgeführten Konkurrentinnen BMW R 100 RT und Harley-Davidson Tour Glide brauchen für die gleiche Übung rund acht Sekunden. Lediglich die Yamaha TR 1 schafft mit 4,8 Sekunden eine ähnlich gute Zeit. Vielleicht ging es bei der Guzzi noch einige Zehntel schneller, wenn der Gasgriff leichtgängiger wäre. Überhaupt – Schwergängigkeit ist ein Problem, das dem V-1000-Reiter auch anderswo zu schaffen macht. Kuppelung, Getriebe, Bremsen oder das Aufbocken – alles

Gangwechsel erfordern brachiale Tritte

braucht Kraft. Da freut es einen denn, wenn wenigstens

eine massive Schaltwippe die Gangwechsel ein wenig erleichtert. Zum Hochschalten genügt ein mittelbrutaler Tritt mit dem Absatz, zum Runterschalten ein ebensolcher mit der Stiefelspitze. Was für ein Glück, daß sich der Pilot sowieso meist im höchsten Gang aufhalten kann. Sollte er aber einmal in die Verlegenheit kommen, in den Leerlauf gehen zu müssen, hilft ihm nur Geduld und Gottvertrauen. Auf die grüne Leerlauf Lampe im Cockpit jedenfalls darf er sich nicht verlassen, sie leuchtet nämlich nach Lust und Laune auf.

Kritik verdient auch die Sitzposition. Zum Tourencharakter der Guzzi paßt sie ganz und gar nicht. Stark nach hinten gekrüpfte Lenkerenden verursachen schon bald Schmerzen in den Handgelenken. Die Schienbeine rücken den Zylindern ziemlich nahe auf die Rippen – im Winter recht angenehm, im Sommer sehr lästig. Dabei verhindert eine Stufe in der

Die Moto Guzzi V 1000 California II und ihre Konkurrentinnen



Typ	Moto Guzzi V 1000 California II	BMW R 100 RT	Harley-Davidson FLT Tour Glide	Yamaha TR 1
Motor	2 Zyl.-V/4-Takt	2 Zyl.-Boxer/4-Takt	2 Zyl.-V/4-Takt	2 Zyl.-V/4-Takt
Ventilsteuerung	OHV	OHV	OHV	OHC
Hubraum (cm ³)	942	980	1340	981
Max. Motorleistung (PS)	67	70	67	71
bei 1/min	6700	7000	5200	6500
Max. Drehmoment (mkp)	7,7	7,2	11,0	8,2
bei 1/min	5200	6000	3200	5500
Leergewicht (kg)	279	238	345	241
Max. Zuladung (kg)	181	202	180	203
Sekundärtrieb	Kardan	Kardan	Kette	Kette
Tankinhalt (l)	23,0	24,0	18,9	19,0
Preis (DM)	12700,-	15157,-	23935,-	8025,-

ansonsten recht bequemen Sitzbank die Flucht nach hinten. Dagegen hätte indes auch die Sozia etwas einzuwenden. Sie klagt eh schon über zu wenig Platz. Die Lenkerarmaturen zu beklagen – schön bunt, aber unergonomisch – erscheint müßig. Daran wird wohl Moto Guzzi genausowenig ändern wie am Motorbauprinzip. Der V2-Motor, der ursprünglich im Stationärbereich für Betonmischer und Sägemaschinen gedacht war, wird bei Guzzi sicher noch einige Zeit als Motorradtriebwerk erhalten müssen. Daß man zur Kontrolle des Motorölstands einen 22er-Schlüssel ansetzen muß, fällt auch unter die Rubrik „Merkwürdigkeiten“.

Ein Extra-Lob verdient das patentierte Integral-Bremssystem. Wer's noch

nicht kennt, hier die Erklärung: Mit dem Tritt auf den Fußbremshebel aktiviert der Fahrer gleichzeitig die hintere und die vordere linke Scheibenbremse. Ein Druckregelventil unter dem linken Seitendeckel sorgt für optimale Verteilung des Bremsdrucks. Die zweite Brems-

Narrensicher: Moto-Guzzi-Integralbremse

scheibe am Vorderrad, vom Lenker aus betätigt, tritt nur noch bei Vollbremsungen in Aktion. Das klingt gewöhnungsbedürftig, geht aber in der Praxis jedermann so schnell in Fleisch und Blut über, daß er sich wundert, warum nicht mehr Motorräder dieses System besitzen.

Was es sonst noch von der V 1000 California II zu be-

richten gibt? Zum Beispiel springt sie regelmäßig auf den ersten Knopfdruck an. Ferner wirkt die Einstellung der luftunterstützten Federelemente ab Werk recht gelungen. Und nicht zu vergessen das nervöse Voltmeter im Cockpit. Es reagiert vornehmlich auf die kernigen Vibrationen des Zweizylinders, statt die Bordspannung zu signalisieren.

Der Tankinhalt reicht für 300–400 Kilometer

Ach ja, die Japaner-Fahrer waren übrigens doch nicht so viel schneller als der Guzzi-Mann. Bei jeder zweiten Tankpause konnte er sie wieder überholen. Kein Wunder, reicht doch der Vorrat im 23-Liter-Benzinfäß bei einem Testverbrauch von sieben Li-

tern Superbenzin auf 100 Kilometer für rund 330 Kilometer. Zurückhaltung am Gasgriff dehnt den Aktionsradius auf über 400 Kilometer aus.

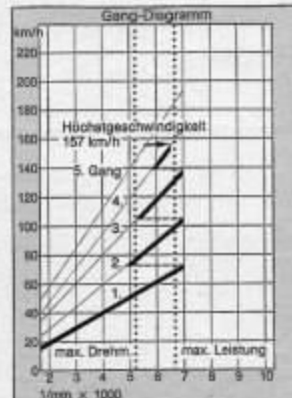
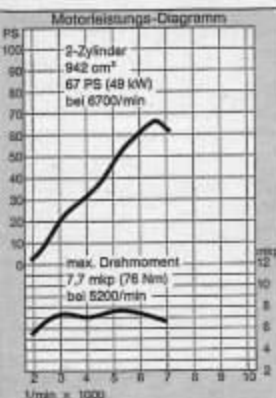
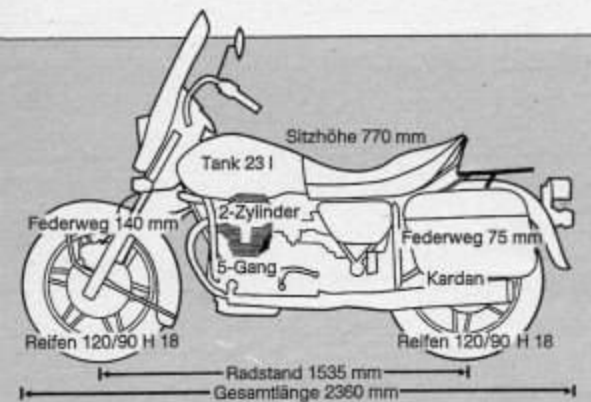
Moto Guzzi V 1000 California II: Nichts für Zeitgenossen, die schnell und bequem von A nach B wollen. Auch ungeeignet für Leute, die ein Auto auf zwei Rädern suchen. Wer beschaulich durch die Lande tuckern will, sich an Sound und Durchzugskraft eines Motors erfreuen sowie zweifellos vorhandene Mängel tolerieren kann, der findet in der Guzzi eine treue Reisebegleiterin.

Jürgen Schöns

Steckbrief: Großvolumiger Dampfhammer für Reisefans mit Gemütsruhe

Moto Guzzi V 1000 California II: Italienisches Motorrad im US-Stil für beschauliches Reisen





Die Meßwerte der Testmannschaft

Beschleunigung 0-400 m 14,3 s
Beschleunigung im letzten Gang 60-100 km/h 4,4 s
Höchstgeschwindigkeit 157 km/h
Geräuschmessung 99 dB(A)

Tachoabweichung bei 100 km/h +9 km/h
Testverbrauch 7,0 l/100 km
Kraftstoffart Superbenzin
Theoret. Reichweite 328 km

MOTOR

Fahrtwindgekühlter Zweizylinder-Vier-Takt Vau-Motor, stehend längs eingebaut, Zylinderwinkel 90°, eine untenliegende Nockenwelle, über Rollenketten angetrieben, zwei Ventile je Zylinder, über Stößelstangen und Kipphebel betätigt, Kurbelwelle gleitgelagert, Druckumlaufschmierung, zwei Vergaser, elektrischer Anl., kontaktlose Zündung.
Bohrung/Hub 88,0/78,0 mm
Hubraum 942 cm³
Verdichtungsverhältnis 9,2:1
Max. Leistung 67 PS (49 kW) bei 6700/min
Max. Drehmoment 7,7 mkg (76,0 Nm) bei 5200/min
Lichtmaschine 280 W
Batterie 12 V/20 Ah

KRAFTÜBERTRAGUNG

Primärtrieb über Zahnrad, mechanisch betätigte Zweischalen-Trockenkupplung, käuengeschaltetes Fünfganggetriebe, Sekundärtrieb über Kardanwelle, Gesamtübersetzung: 11,6/8,1/6,1/5,1/4,4

FAHRWERK

Doppelschalen-Rohrrahmen, luftunterstützte Teleskopgabel vorn mit verbundene Luftkammern, Schwinge mit zwei luftunterstützten Federbeinen hinten, Feder fünfteilig einstellbar, zwei hydraulisch betätigte Scheibenbremsen vorn, eine hydraulisch betätigte Scheibenbremse hinten, Integralbrems-System.

Stem, Gußräder.
Federweg vorn/hinten 140/75 mm
Reifengröße vorn/hinten 120/90 H 18

GEWICHTE/ABMESSUNGEN

Leergewicht Werk/effektiv 279 kg
Zuladung effektiv 181 kg
Radstand 1535 mm
Gesamtlänge 2360 mm
Lenkerbreite 770 mm
Lenkerhöhe 1045 mm
Sitzhöhe 770 mm
Sitzbank Länge/Breite 700/255 mm
Scheinwerfergröße Ø 170 mm
Tankinhalt 23 l

PREIS/VERTRIEB

Moto Guzzi V 1000 California II 12700,- DM
Deutsche Motobécane GmbH,
Aachener Straße 23, 4800 Bielefeld 14

Pluspunkte

- Viel Dampf von unten
- Gutes Bremssystem
- Große Reichweite

Minuspunkte

- Schlecht geformter Lenker
- Ungünstige Schalter
- Geradeauslauf-Schwäche

XT-Fahrleistung

Da in Kürze der Kauf einer Enduro auf mich zukommt, interessiere ich mich für die genauen Fahrleistungen der Yamaha XT 550 in der 38-PS-Version, wie Höchstgeschwindigkeit und Beschleunigung von 0-400.

GÜNTHER FLEISCHMANN
8821 Geroltingen

Im Rahmen des Tests der Yamaha XT 550, der in Heft 16/83 erschienen ist, wurde eine Höchstgeschwindigkeit von 144 km/h erreicht und die 400-Meter-Strecke in 14,4 sec. zurückgelegt.

Mokick-Vergleich

In der Ausgabe Nr. 11/83 stellen sie das Buch „Motorrad-Test 1983“ vor. Gibt es etwas vergleichbares über Mokicks und Leichtkrafträder?

OLAF HÖLLER
5620 Velbert 1



Vergleiche auf 191 Seiten zum Preis von 7,80 DM

Einen unmittelbaren Testvergleich dieser Art gibt es nicht. Eine Möglichkeit des Vergleichs bietet aus der Reihe Ravensburger Taschenbücher die Marktübersicht von Hans-Jürgen Schneider mit dem Titel „Mofa-Mokick-Leichtkraftrad“ und das „ADAC Mofa-/Mopedbuch“ aus dem ADAC Verlag, München.

Motorrad-Reisen

Können Sie mir mitteilen wer in Deutschland oder Österreich organisierte Motorrad-Reisen durchführt?

GERD DITTSCHLAG
1000 Berlin 41

Foto: Bernd Ebner



Beeindruckender Rastpunkt oberhalb der Baumgrenze

Verschiedene Touren im Alpenraum auf eigenen oder angemieteten Motorrädern bieten beispielsweise an: Edelweiss Bike Travel Coral & Werner Wachter Steinreichweg 1 A-6414 Mieming/Tirol und Motorrad Reisen Postfach 44 01 43 8000 München 4

Reparaturanleitung

Nach vergeblichen Versuchen, bei BMW-Händlern ein Reparatur-Handbuch für die K-100-Serie zu bekommen, möchte ich Sie fragen, ob Ihnen andere Bezugsquellen für Reparaturanleitungen der neuen BMW-Baureihe bekannt sind.

ERNST HAUFLE
4802 Halle/Westf.

Nach unserer Information ist z.Z. bei den Verlagen, die Motorrad-Reparaturanleitungen anbieten, Ihr Fahrzeug-Typ nicht lieferbar! Selbst über den BMW-Kundendienst ist keine gedruckte Reparaturanleitung zu bekommen, da alle BMW-Werkstätten ihre „Schraub-Hilfen“ auf Mikrofilmen erhalten. Die „verfilmte“ Reparaturanleitung ist zum Preise von 6,- DM bei den Bayerische Motorenwerke AG, Abt.: Kundendienst, 8000 München 40, erhältlich. Wohl dem, der ein Sichtgerät besitzt! Ob und wann ein Reparaturbuch erscheint, ist noch nicht bekannt.

Haben Sie auch Fragen von allgemeinem Interesse an die motorrad, reisen & sport-Ratgeber? Schreiben Sie an die Redaktion, Industriestraße 16, 5000 Köln 60.