

Moto Guzzi 850 GT California/California Vintage

CALIFORNIA DREAMING

Schöner Zufall: 1965 veröffentlichten die Mamas & Papas diesen Ohrwurm, und Moto Guzzi zeigte den ersten Prototyp der V7, aus dem später auch die California hervorging, auf der Mailänder Messe. Ein Traumbike, das bis heute neu zu kaufen ist.

Von Stefan Glück; Fotos: Jkuenstle.de, Moto Guzzi



| | |
|--------------------|--|
| FAKTEN | Moto Guzzi |
| Rechtsform | Division of Piaggio & C. S.P.A. |
| Gründung | 15. März 1921 |
| Sitz | Mandello del Lario, Italien |
| Leitung | Roberto Colaninno, Chairman and CEO |
| Mitarbeiter | 110 |
| Produktion | 2012 geplant: 6000 |
| Umsatz | k. A. |
| Website | www.motoguzzi.it |

Quelle: Moto Guzzi

Keine Schwarz-Weiß-Malerei: Die Ur-Call und ihre aktuelle Nachfolgerin sehen sich nicht nur optisch sehr ähnlich

Die Begriffe Mythos und viel mehr noch Kult werden heutzutage geradezu inflationär verwendet, doch bei Moto Guzzi werden sie ihrer Bedeutung gerecht. Schließlich können die Motorradbauer aus dem lombardischen Mandello del Lario auf eine mittlerweile 90-jährige Geschichte voller Höhen und Tiefen zurückblicken. Für diese Geschichte sind jedoch „nur“ die letzten

40 Jahre von Belang. In den 1960er-Jahren waren auch in Italien dank steigender Einkommen und günstiger werdender Autos Zweiräder immer weniger gefragt. Zudem war die Guzzi-Modellpalette mit den Modellen Alrone, Ercole und Falcone veraltet. Nur die Kleinmotorräder Cardellino und Zigole verhinderten den Totalausfall, nicht aber dass das Unternehmen 1966 mangels Liquidität unter staatliche Kontrolle kam.

Die Entwicklung des ursprünglich als reines Behördenkraftrad geplanten Projekts V7 konnte weitergehen, und Ende 1966 wurden die ersten Fahrzeuge an Heer, Polizei und Carabinieri ausgeliefert. Kurz darauf standen die ersten zivilen Modelle bei den Händlern.

1968 wurde die V7 durch den legendären, von MOTORRAD-Urgestein Ernst „Klacks“ Leverkus durchgeführten und weitgehend pannenfrei verlaufenen Dauer-

vollgastest Hamburg–Wien–Hamburg bekannt. Letztendlich den Durchbruch und das Überleben der Marke sicherte ein Großauftrag des LAPD (Los Angeles Police Department). Gründe für den Auftrag waren unter anderem bessere Fahrleistungen, besseres Handling und größere Zuverlässigkeit als bei den bis dahin bewegten Maschinen von Harley-Davidson.

Die hier vorgestellte V7 850 GT California, so die offizielle Bezeichnung, ist Baujahr 1972 und die zivile Version des Polizeibikes. Sie besitzt schon den auf 850 Kubikzentimeter vergrößerten Motor und ist eine von wenigen Californias, die direkt für den europäischen Markt produziert wurden, was an der eingeschlagenen Fahrgestellnummer zu erkennen ist. Der größte Teil der Cali ging, wie der Name schon vermuten lässt, in die USA. Besitzer Dieter Nelsen aus Krefeld nennt seine Cali seit 20 Jahren sein Eigen und hat seither rund 100000 Kilometer ohne nennenswerte Panne damit zurückgelegt. Dass es nicht noch mehr geworden sind, liegt daran, dass sein V7 Gespann auch bewegt werden will.

Ähnlich wie bei Harleys ist auch hier für unbedarfte Betrachter kein wesentlicher Unterschied zwischen der alten und der neuen Cali festzustellen. Erst bei genauer Betrachtung fallen die Scheibenbremsen der neuen auf. Natürlich sind Kleinteile wie Schalter und Instrumente längst nicht mehr identisch, aber das sind Peanuts. Die charakterbildenden Attribute indes

DATEN

| | Moto Guzzi 850 GT California (1972) | Moto Guzzi California Vintage |
|------------------------------|---|---|
| Bauart Motor | Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor, eine zentrale untenliegende Nockenwelle, zwei Ventile pro Zylinder, Stößel, Stoßstangen, Kipphebel | Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor, eine zentrale untenliegende Nockenwelle, zwei Ventile pro Zylinder, Stößel, Stoßstangen, Kipphebel |
| Gemischaufbereitung | Schiebervergaser, Ø 29 mm | Einspritzung, Ø 40 mm |
| Kupplung | Zweischeiben-Trockenkupplung | Zweischeiben-Trockenkupplung |
| Getriebe | Fünfgang | Fünfgang |
| Sekundärtrieb | Kardan | Kardan |
| Bohrung x Hub | 83,0 x 78,0 mm | 92,0 x 80,0 mm |
| Hubraum | 844 cm ³ | 1064 cm ³ |
| Verdichtung | 9,2:1 | 9,8:1 |
| Leistung | 40,4 kW (55 PS) bei 6100/min | 54,0 kW (73 PS) bei 6400/min |
| Drehmoment | 95 Nm bei 4500/min | 94 Nm bei 5000/min |
| Gewicht vollgetankt | 276 kg | 290 kg |
| Höchstgeschwindigkeit | 175 km/h | 185 km/h |
| Preis | 7700 Mark (1972) | 15 850 Euro |

blieben, wie der endlos lange, weit vorne liegende und somit im Sattel sitzend kaum erreichbare Seitenständer etwa. Oder die Schaltwippe, die bei der Neuen so eingestellt ist, dass der Fuß nicht zwischen Wippe und Trittbrett passt und somit nur per Hacke hochgeschaltet werden kann.

Bei einer akustischen Blindverkostung wird es sogar für Profis schwierig, Jung und Alt zu unterscheiden. Es gibt kaum eine Guzzi-Geschichte, die nicht den Startvorgang zum Thema hat. Allein das Geräusch, wenn sich der mächtige Anlasser



Moto Guzzi California Vintage | 2011

Moto Guzzi 850 GT California | 1972

Ähnlich und doch anders: Der Oldie galt als durchaus sportlich, während die Neue viele Chopper-Stilmittel enthält





Moto Guzzi 850 GT California | 1972

Der monumentale 850er-V2 dominiert Optik und Charakter der alten Guzzi...

Guzzi 850 GT California/Vintage

in der noch mächtigeren Schwungscheibe verzahnt, um den schweren Kurbeltrieb in Rotation zu versetzen, ist einzigartig. Und wenn der V2 dann seine ersten Zündungen vollführt, schüttelt er sich wie ein nasser Hund um dann bei den lebenserhaltenden Gasstößen das ganze Motorrad jedes Mal nach rechts zu kippen. Hier sind beide auf Augenhöhe.

Was das reine Fahren anbelangt, hat die Neue dank besserer Bremsen, modernerer Reifen und des 18 PS stärkeren Motors, wobei das Drehmoment nahezu identisch ist, natürlich die Nase vorn. Das Feeling wird aber durch die seltsame Ergonomie beeinträchtigt. Der Abstand zwischen Sitzbank und Trittbrett ist viel zu gering, man fühlt sich fast wie in der Hocke sit-

zend, zudem reicht der breite Lenker zu weit nach hinten. Auf dem Urahn hingegen fühlt man sich sofort pudelwohl, der fette Eineinhalb-Sitz vermittelt die Bequemlichkeit gut ausgelatschter Hauspantoffeln, der ebenfalls breite Lenker liegt gut zur Hand.

Das ist auch wichtig, denn spätestens beim Bremsen braucht man stabile Widerlager. Trotz gewaltigen Kraftaufwands am Hebel ist die Verzögerung nur bescheiden, eine Blockiergefahr besteht vermutlich höchstens auf geschlossener Schneedecke. Hier merkt man die enormen Fortschritte am deutlichsten. Dass Dieters Cali trotz korrekten Luftdrucks um die Ecken eierte, lag, wie er im Nachhinein berichtete, an einem defekten Hinterradlager. Dessen ungeachtet fühlte man sich bei der gemeinsamen Ausfahrt weder auf der Neuen

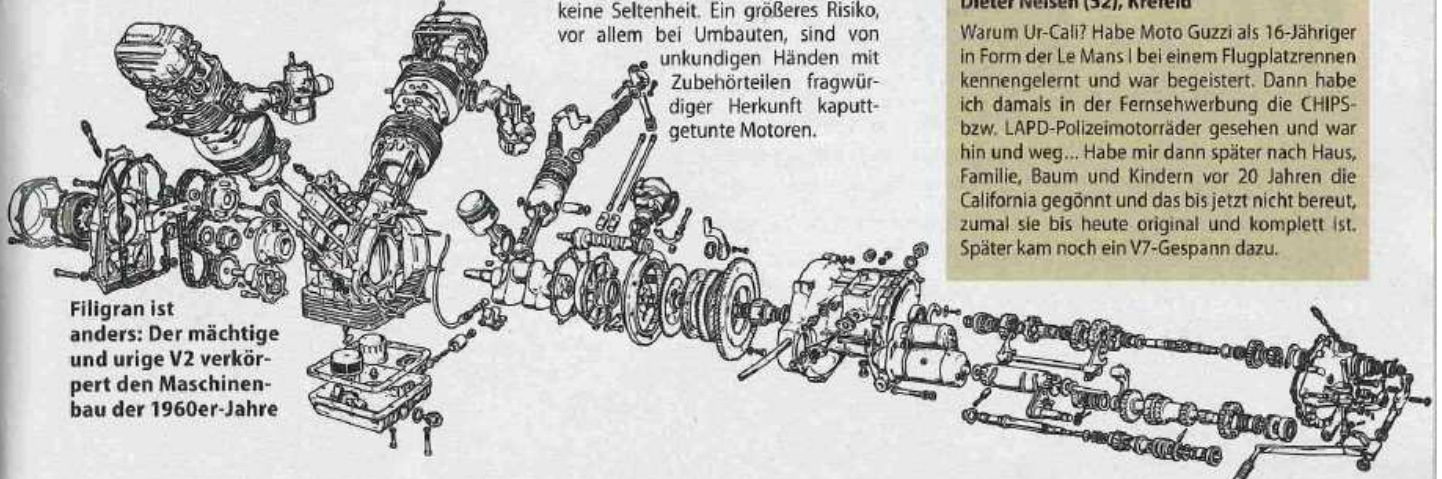
gelangweilt, noch auf der Alten gehetzt, das gar nicht mal 3000 gemütliche Cruisen liegt den beiden im Blut. Im Gegensatz zu den sattsam bekannten Harley-Davidson dürfen hier aber die Straßen auch Biegungen aufweisen. Apropos Harley: Wer glaubt, damit ein exklusives Bike zu besitzen, der irrt. Denn die Amis bauen längst sechsstellige Stückzahlen per annum. Bei Guzzi hingegen liegt die Jahresproduktion im mittleren vierstelligen Bereich. Dank der neuen, bei der Kundschaft gut ankommenden V7, die jedoch auf dem kleinen Motor basiert, sind für 2012 rund 6000 Einheiten geplant. Für die gesamte Modellpalette! Der California Dream kann heute noch neu gelebt werden, und böse Buben fangen wie einst die LA-Cops muss ja heute niemand mehr. ■

www.motorradonline.de/motoguzzi

TECHNIK

▼ Die Explosionszeichnung zeigt zwar den 850er-Motor, aber es könnte auch der aktuelle Vintage-Antrieb sein. Denn nicht nur das Prinzip blieb bis heute dasselbe, es passen etliche Einzelteile und sogar ganze Baugruppen des aktuellen Antriebs in den alten Motorblock. So sind Getriebe und Kupplung untereinander austauschbar, ebenso der Endantrieb. Selbst die neue Kurbelwelle passt mit geringen Modifikationen in den alten Block. Die einzige wirklich tief greifende

Modifikation, die der Motor im Lauf der Dekaden erhalten hat, war die Vergrößerung der Stehbolzenabstände bei der Umstellung vom sogenannten Rundmotor auf den mit den eckigen Zylindern und Ventildeckeln zum Modelljahr 1981. Dank der einfachen Konstruktion ist der bullige Antrieb leicht zu warten und bei entsprechender Pflege sind sechsstellige Laufleistungen ohne größere Reparaturen keine Seltenheit. Ein größeres Risiko, vor allem bei Umbauten, sind von unkundigen Händen mit Zubehörteilen fragwürdiger Herkunft kaputtgetunte Motoren.



Filigran ist anders: Der mächtige und urige V2 verkörpert den Maschinenbau der 1960er-Jahre

► Dass der Moto-Guzzi-1100-Motor konstruktiv mehr als 40 Jahre auf der Kurbelwelle hat, ist ihm durchaus anzusehen. Diese Entwicklung dürfte nicht ganz freiwillig geschehen sein, denn die Verkaufszahlen von Guzzi sicherten über die Jahre zwar gerade so das Überleben der Firma, für richtige Neuentwicklungen fehlte aber stets das Geld. So wurde die Weiterentwicklung stets auf kleiner Flamme betrieben. Immerhin seit Anfang der 1990er-Jahre (die Quellen schwanken zwischen 1990 und 1993) ist der Zweiventiler wahlweise auch schon mit Einspritzung erhältlich. Seit der Übernahme durch Piaggio 2004 waren Mittel

zur Entwicklung eines neuen Vierventilers vorhanden, der 2007 in der 1200 Sport debütierte. Dieser baut zwar auch auf dem bekannten Motorblock auf, das Getriebe und besonders die Einarmschwinge sind aber Neuentwicklungen. Der in der Vintage verbaute Zweiventiler hingegen lässt sich, so wie er ist, in das Fahrwerk der 40-jährigen V7 einbauen.



DER BESITZER

Dieter Nelsen (52), Krefeld

Warum Ur-Cali? Habe Moto Guzzi als 16-Jähriger in Form der Le Mans I bei einem Flugplatzrennen kennengelernt und war begeistert. Dann habe ich damals in der Fernsehwerbung die CHIPS- bzw. LAPD-Polizeimotorräder gesehen und war hin und weg... Habe mir dann später nach Haus, Familie, Baum und Kindern vor 20 Jahren die California gegönnt und das bis jetzt nicht bereut, zumal sie bis heute original und komplett ist. Später kam noch ein V7-Gespann dazu.

... wie auch der neuen, wobei die verchromten Ventildeckel eine Glanzleistung sind

Moto Guzzi California Vintage | 2011



Es gibt auch Guzzis mit Vierventil-Zylinderköpfen, doch selbst der Zweiventiler schafft dank Einspritzung und Doppelzündung die aktuellen Zulassungsbestimmungen. Chapeau!