



MOTO GUZZI CALIFORNIA VINTAGE

Die Moto Guzzi California Vintage besticht durch italienische Eleganz und den Charme der Tradition. **TEXT** Andreas Fischer | **PHOTOS** Felix Aeberli



WO IMMER ich die chromblitzende California Vintage abstelle, gibt es bewundernde Blicke. Das Design erinnert von den Speichenrädern über die dezent geschwungenen, verchromten Schutzbleche, die Scheinwerferbatterie mit den zwei Zusatzscheinwerfern und die Sturzbügel vorn und hinten bis zum breiten, weiss umrandeten Sattel und den eleganten, mit Velours ausgeschlagenen Koffern an die Ur-California aus den Siebzigerjahren. Das Tüpfchen auf dem i bildet ein Rücklicht, das an die Schlusslaterne eines Eisenbahnzugs denken lässt. Selbstverständlich ist die California Vintage mit dem für Moto Guzzi typischen, quergestellten Big Twin bestückt. Dieser Motor stammt übrigens keineswegs, wie immer wieder kolportiert wird, aus einem Militär-

traktor. Er wurde seinerzeit eigens von den renommierten italienischen Konstrukteuren Giulio Carcano und Umberto Todero entwickelt, um in den amerikanischen Polizeimarkt vorzustoßen. Das Los Angeles Police Department beeinflusste die Maschine mit Vorgaben und Wünschen und stellte sie anfangs der Siebzigerjahre in Dienst. Andere Korps folgten, doch die Bezeichnung «California» blieb. In den USA wurde sie so berühmt, dass sich Sean Connery im James-Bond-Film «Diamantenfieber» mit ihr ablichten liess. Natürlich wurde die California im Laufe der Jahre weiterentwickelt. Dank einer modernen Einspritzanlage springt das Triebwerk zuverlässig an und hängt sauber am Gas. Neue, leichtere Bauteile dämpfen die Guzzi-

typischen Vibrationen etwas. Mit Doppelzündung und geregelterm Dreiweg-Katalysator erfüllt die Vintage die Abgasnorm Euro 3. Dennoch hat sie ihre Urtümlichkeit bewahrt. Das Stampfen des Motors ist jederzeit zu spüren. 75 PS aus 1064 Kubikzentimetern mögen, verglichen mit modernen Motoren, keine überwältigende Leistung sein, aber die Vintage wurde auch nicht für Raser konzipiert. Guzzifahren heisst, sich zum dumpf bollernden Sound aus den verchromten Schalldämpfern durch die Landschaft tragen zu lassen. Die Abstammung aus dem amerikanischen Polizeidienst ist noch immer spürbar: Bequemer kann man sich kaum tagelang im Sattel halten. Die Vintage lässt sich wunderbar tieftourig fahren. Jede Zündung und jede Drehung der

ITALIENISCHE AMERIKANERIN.

Die California Vintage erinnert an die Moto Guzzi der Polizei von Los Angeles in den Siebzigerjahren.

Kurbelwelle wird dabei wahrgenommen. Den forschenden Zug am Gashahn aus dem Drehzahlkeller mag sie allerdings nicht besonders. Für flottere Tänze ist die Dame erst mit 4000 Touren zu haben.

ETWAS GEWÖHNUNGSBEDÜRFTIG ist das Guzzi-Bremssystem. Der Handhebel betätigt nur die rechte der beiden vorderen Bremsen. Als Hauptbremse dient das mit dem Fuss betätigte Integralsystem, das auf die linke vordere und auf die hintere Scheibe wirkt. Hat man sich erst daran gewöhnt, lässt sich die 280-Kilo-Fuhre so auch ohne ABS schnell und effizient anhalten und sogar in der Kurve sicher abbremsen. Die mehrfach einstellbare Federung wird komfortablen Ansprüchen gerecht. Dank

der relativ hoch liegenden Trittbretter werden die Kurven verhältnismässig flott angegangen. Dennoch, wer hinter dem ausladenden Lenker und der halbhohe Frontscheibe auf einer Vintage thront, neigt eher zu genussvollerer Gangart. Und er freut sich, wenn auf dem Parkplatz selbst eingefleischte Harley-Fans ihrer Bewunderung für die elegante Italienerin Ausdruck geben. Eine solche Diva ist eben nicht an jeder Strassenecke zu finden. ■

SEESICHT-URTEIL: Die California Vintage braucht man beim Wochenendausflug mit Sozia vor keinem Firstclass-Hotel zu verstecken. Und wer den Bruch der eleganten Linie durch ein Topcase oder eine Gepäckrolle nicht scheut, kann mit ihr getrost in den hohen Norden und den tiefen Süden reisen.

MOTO GUZZI CALIFORNIA VINTAGE

► Cruiser/Tourer, luftgekühlter V2-Motor, zwei Ventile/Zylinder, elektronische Benzineinspritzung, Hubraum 1064 ccm, 75 PS, Max. Drehmoment: 94 Nm bei 5000 U/min., 5 Gänge, Leergewicht 283 kg, Preis: Fr. 24 890.–

► Testmaschine zur Verfügung gestellt von Rossi Motos, Zürich Tel. 044 363 32 13 www.guzzirossi.ch

► Moto Guzzi-Händler am Zürichsee: La Guzzi Thomas Herbst Samstagern Tel. 044 786 14 24 www.laguzzi.ch