

Da steht sie, die Moto Guzzi-Parade 1989, allen voran die erfolgreiche Mille GT. Ein rundes Programm, auch wenn die kleineren Einstiegermodelle gestrichen wurden



# KLASSISCHE

**MOTO GUZZI 1989: Die erwartete neue Sport-Moto Guzzi mit Vier-ventilkopf läßt noch auf sich warten. Gestraft, ohne die kleinen Modelle unter 650 cm<sup>3</sup>, präsentiert sich das Moto Guzzi-Programm 1989. Zwischen fünf Modellen kann der Guzzi-Fan wählen**

**Z**uerst wares es nur Gerüchte. Hinter vorgehaltener Hand raunten sich die Insider zu, demnächst komme eine neue Guzzi. Im Herbst '88 platzte die Bombe. Auf dem Pariser Salon präsentierten die Moto Guzzi-Manager aus Mandello am Comer See ihre neueste Schöpfung.

Alle Erwartungen wurden übertroffen. Von dem bekannten V-Motor war wenig übrig geblieben. Die beiden hochgelegten Nockenwellen werden von Zahnriemen angetrieben. Im Zylinderkopf sorgen vier Ventile für optimale Beatmung. Obendrein garantiert eine Einspitzanlage für die Lieferung des richtigen Kraftstoff-Luftgemischs. Doch

damit nicht genug. Die Führung des Hinterrads übernimmt eine Einarmschwinge. Das Federbein ist versteckt unter dem Motor plaziert.

Die Show war perfekt. Hat der seit über zwanzig Jahren gebaute konventionelle Guzzi-V-Motor nun ausgedient, oder ist alles nur Zukunftsmusik? Der Rest der revolutionären Guzzi fehlte jedenfalls auf dem Pariser Salon, die Sensation beschränkte sich auf die Motor/Antriebseinheit. Moto Guzzi-Verkaufsleiter Heinz Valentin muß die Frage, wann mit dem neuen Motorrad zu rechnen ist, im nächsten Jahr beantworten. Guzzi-Freaks müssen auf das italienische High-Tech-Motorrad also noch etwas warten.

Letztes Jahr umfaßte das Guzzi-Programm für Deutschland zehn Modelle. Von der 27 PS starken V 35 III bis zur legendären Le Mans bot Guzzi alles, was das Herz begehrt. Doch gewünscht waren nur die großvolumigen „Dampfhämmer“, allen vorweg die Mille GT. Deshalb ist es nicht verwunderlich, daß die diesjährige Modellapalette nur fünf Typen umfaßt. Für den deutschen Markt werden lediglich die NTX 650-Enduro, die Mille GT, die California III, die Le Mans V, alle nach Modellpflege (siehe Kasten), und die neue SP III angeboten.

Mit der 1000 SP III bietet Guzzi ein Motorrad, auf das Tourenfahrer seit langem warten. Erstmals stattet Guzzi eine Maschine mit rahmenfester Touren-Verkleidung aus. Serienmäßig sind Packtaschen von Givi montiert. Im Armaturenbrett ist neben Tacho und Drehzahlmesser das Voltmeter plaziert. Neu ist auch ein kombiniertes Zünd- und Lenkschloß.

Genau wie bei der Le Mans V und der California III ist in die SP III eine Bitubo-Telegabel mit 40 mm Standrohrdurchmesser eingebaut. Federvorspannung und Dämpferzugstufe lassen sich stufenlos einstellen. Ebenfalls neu sind die Gußfelgen, auf die schlauchlose Pirelli-Reifen gezogen sind. Die kontaktlose Transistorzündung von Motoplat sorgt für den korrekten Zündfunken. Gesunde 71 PS leistet der drehmomentstarke 1000er V-Motor bei zivilen 6800/min.

In der bunten Welt der japanischen vollverkleideten Hypersportler



**NTX 650: Guzzis einzige hochbeinige Enduro ist in Deutschland eher ein Mauerblümchen. Die NTX ist dieses Jahr das hubraumschwächste Moto Guzzi-Modell**



**California III: Ein gemütlicher Touren-dampfer für ruhigere Naturen, die den Einliter-Twin am liebsten harleylike genießen möchten**

# DAMPFHÄMMER

wirken die Guzzis wie Relikte vergangener Zeit. Robuste Motoren, dazu eine wartungsfreundliche Kardanwelle haben dafür gesorgt, daß eine fest eingeschworene Guzzi-Gemeinde das Motorradfahren so pur erleben kann.

Die vier Tausender sind nach dem Baukastensystem konstruiert, Fahrwerk und Motor sind bis auf geringe Abweichungen identisch. Für den Puristen bietet sich die Mille GT, für den Highway-Typ die California III, für den Sportler die Le Mans V und für den Tourer die neue SP III an. Wer auf einen Abstecher ins Gelände nicht verzichten möchte, kann sich für die NTX 650 mit Offroad-Eigenschaften entscheiden. ▶



**SP III: Das Guzzi-Triebwerk paßt von der Art der Kraftentfaltung vorzüglich zum neugeschaffenen Volltourer. Unter der modernen Schale steckt bewährte Guzzi-Technik**

Mit 600 Einheiten war die Mille GT 1988 von den insgesamt 1518 verkauften Guzzis der Renner. Ab '89 sind alle Guzzi-Modelle mit neuen Armaturen und Schalter-Einheiten ausgestattet. Kupplungs- und Bremshebel liefert Brembo. Durch ein geändertes Übersetzungsverhältnis läßt sich die Kupplung leichter bedienen.

Die Lichtschalter von CEV aus Italien entsprechen dem japanischen Standard. Auf Knopfdruck spricht die Blinkerrückstellung an. Wenn die Benzinähne auf Reserve gestellt werden, sind noch 3,5 Liter Kraftstoff im Tank. Die Spritkontrollampe im Instrumentenboard ist nicht mehr angeschlossen.

Die Mille GT kann wahlweise mit Gußfelgen oder Speichenrädern bestellt werden. Die neuen Gußfelgen (vorn 2.50-18, hinten 3.00-18) sind für schlauchlose Reifen freigegeben. Serienmäßig ist vorn ein Pirelli MT 59 und hinten ein Pirelli MT 58 montiert. Für 490 Mark Aufpreis gibt es die Mille GT mit rustikalen Speichenrädern. Mit Gußrädern ist sie

nur in schwarz, mit Speichenrädern in rot und schwarz lieferbar. Um genügend Platz für den breiten Hinterradreifen zu haben, ist der linke Schwingenarm ausgebuchtet. Der verstärkte Hauptständer und die Aufbockhilfe schließen die Modellpflege ab.

Fast unverändert geht das norditalienische Highwaybike California III in die '89er Saison. Neue Schalter und Bedienungshebel: siehe Mille GT. Die Lenkergriffe sind aus Moosgummi und die Lenkerenden verchromt. Neu ist die Bitubo-Telegabel mit 40 Millimeter Standrohrdurchmesser.

Wahlweise kann die Cali mit Guß- oder gegen Aufpreis mit Speichenrädern bestellt werden. Die Farben: schwarz oder zweifarbig elegant bordeaux-creme.

Inbegriff der Sportlichkeit aus dem Haus Moto Guzzi ist die Le Mans. Bis auf die neue Bitubo-Telegabel kommt sie unverändert in den Farben rot oder schwarz/rot über die Alpen zu uns.

Das Guzzi-Offroad-Bike NTX 650 wird 1989 ebenfalls unverändert in anthrazit/rot produziert.

Reichhaltig gestaltet sich das Moto Guzzi-Zubehörangebot. Für alle Modelle werden Kofferträger mit Packtaschen angeboten, nach Wunsch mit 25, 33 oder 40 Liter Inhalt. Schutz vor Wind und Wetter bieten Windschutzscheiben und Halbverkleidungen. In alle Typen, die noch mit Kontaktzündanlage ausgestattet sind, kann nachträglich eine elektronische Zündanlage montiert werden.

Wer Versicherungsprämie sparen will, kann die Motorleistung der 1000er auf 50 PS drosseln. Großen Anklang finden die nachrüstbaren Speichenräder. Für sportlich orientierte Fahrer bietet Guzzi Spezial-Nockenwellen, Sportgetriebe, verbreiterte Schwinge, Sportauspuffe und -verkleidungen und vieles mehr an.

Moto Guzzi 1989? Mit einem ausgewählten Programm gut dabei.

*Winni Scheibe*

## VAU QUER IM SPORTDRESS

**MOTO GUZZI LE MANS V:  
F. J. Schermer kennt die  
Guzzi-Sportmodelle seit  
vielen Jahren. Er hat  
sich mit der Le Mans zu  
einer ganz privaten  
Testfahrt durch die  
Alpen aufgemacht**

**Das isses: Mit der  
Le Mans V ab in die  
Berge. mo-Chef  
F. J. Schermer hat es  
getan, war mit der  
1000er in den Alpen  
unterwegs. Seine  
Erlebnisse sind  
beeindruckend**



**A**n diesen Moment erinnere ich mich ganz genau: Die Anzeige im „Motorrad Katalog 1971“ zeigte auf einer ganzen Seite ein tief in sich geducktes Motorrad mit V2-Motor, hieß V7 Sport und war laut Anzeigentext „der Star unter den 750ern – 71 PS – Fünfganggetriebe – Kardanantrieb – Spitze über 200 km/h“. Ich sofort bei Importeur Röth angerufen, und der nannte einen Preis „von etwas um die 8000 Mark, wenn sie demnächst lieferbar sein wird“.

Nun, für einen Technikerstudenten war das einfach zu viel Geld. Ich

verschob die V7 Sport und widmete mich wieder einzylindrigem Getier: Aermacchi, Ducati, das gab's zwar auch nicht billig, aber preiswert.

Im Laufe der Jahre hatte ich dann reichlich Gelegenheit, Moto Guzzis aller Couleure zu fahren und zu testen, schon wegen meines Berufes als Motorrad-Journalist bei „Das Motorrad“. Ich wurde selten so richtig glücklich mit den Guzzis, denn im Reigen der in den 70er Jahren stürmisch aufkommenden Japaner, der eleganten Ducatis und den mannigfaltigen Umbauten (heute sagt man „Tuning“ dazu) wurde die grobkolbige Guzzi immer mehr in eine Außenseiterrolle gedrückt.

An die letzten (fast 20) Jahre also denke ich, während ich mit der neuen Guzzi Le Mans V gen Süden rolle. Ich hatte mir vorgenommen, mit ihr nach Rijeka zum dortigen BMW-Motorradfahrtraining zu fahren, über Autobahnen, Pässe, Landstraßen, durch kleine Dörfer und große Städte. Vielleicht hätte ich's bleiben lassen sollen.

Denn schon auf den ersten Metern spürte ich, daß der rechte Zylinder gegen den linken lief, die Vergaser waren nicht auf exakten Gleichlauf eingestellt. Der Motor vibrierte, nahm nur unwillig Gas an. Dabei kam die Maschine doch vom Importeur oben in Bielefeld, und der dortige Technik-Chef Valentin hatte mir

# DIE '89er MOTO GUZZIS AUF EINEN BLICK

Modell	NTX 650 Enduro	Mille GT	California III	Le Mans V	SP III
<b>Motor</b>	Fahrtwindgekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, Zylinderwinkel 90 Grad, zwei Ventile pro Zylinder über eine untenliegende Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel mit Einstellschrauben betätigt	←	←	←	←
<b>Leistung</b>	45 PS (33 kW) bei 7 600/min	67 PS (49 kW) bei 6 700/min	67 PS (49 kW) bei 6 500/min	81 PS (60 kW) bei 7 400/min	71 PS (52 kW) bei 6 800/min
<b>Maximales Drehmoment</b>	50 Nm (5,0 mkp) bei 4 000/min	76 Nm (7,6 mkp) bei 5 200/min	79 Nm (7,9 mkp) bei 3 200/min	82 Nm (8,2 mkp) bei 6 200/min	78 Nm (7,8 mkp) bei 5 800/min
<b>Bohrung x Hub</b>	60 x 64 mm	88 x 78 mm	←	←	←
<b>Hubraum</b>	643 cm <sup>3</sup>	942 cm <sup>3</sup>	←	←	←
<b>Verdichtung</b>	10	9,2	←	9,8	9,5
<b>Vergaser</b>	zwei Dell'Orto Rundschiebervergaser PHB H30, Ø 30 mm Trockenluftfilter	zwei Dell'Orto Rundschiebervergaser PHF 30D, Ø 30 mm	←	zwei Dell'Orto Rundschiebervergaser mit Beschleunigerpumpen PHM 40N, Ø 40 mm	← PHF 36, Ø 36 mm
<b>Elektrik</b>	Drehstromgenerator 280 Watt, 12 V-Bordnetz, Batterie 12 V/28 Ah kontaktlose Transistorzündanlage, Verstellung elektronisch Zündkerzen: Bosch W 5 DC	← kontaktgesteuerte Batteriespulenzündung, Verstellung über Fliehkewichte Zündkerzen: Bosch W 5 DL, NGK BP 6 ES, Champion N9Y	←	← Zündkerzen: Bosch W 5 DC Champion N 64	← kontaktlose Transistorzündanlage, Verstellung elektronisch
<b>Schmierung</b>	Naßsumpschmierung 2,0 l Ölinhalt	← 3,0 l Ölinhalt	←	←	←
<b>Kraftübertragung</b>	Primärtrieb über gerade verzahnte Zahnräder, $i_{prim}$ 1,643; seilzugbetätigte Einscheiben-Trockenkupplung, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe ohne Kickstarter, Gangstufen: 2,364; 1,643; 1,278; 1,056; 0,900, Endantrieb über Kardanwelle $i_{sek}$ 3,875	← Primärtrieb über schräg verzahnte Zahnräder, $i_{prim}$ 1,235; seilzugbetätigte Zweisheiben-Trockenkupplung, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe ohne Kickstarter, Gangstufen: 2,00; 1,390; 1,050; 0,870; 0,750, Endantrieb über Kardanwelle $i_{sek}$ 4,714	←	← $i_{sek}$ 4,714	←
<b>Fahrwerk</b>	Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen mit abschraubbaren Unterzügen Marzocchi-Telegabel, Standrohrdurchmesser 40 mm, Federweg 210 mm Stahlschwinge, zwei Marzocchi-Federbeine, luftunterstützt (4 bar), Federbasis dreifach einstellbar, Federweg 98 mm	← Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen mit abschraubbaren Unterzügen Telegabel luftunterstützt (1,0 bar), Standrohrdurchmesser 36 mm, Federweg 140 mm Stahlschwinge, zwei Koni-Federbeine, Zugstufe vierfach einstellbar, Federbasis dreifach einstellbar, Federweg 70 mm	←	← Bitubo-Telegabel, Federvorspannung und Zugstufe stufenlos einstellbar, Standrohr-Ø 40 mm, Federweg 140 mm	←
<b>Räder</b>	Drahtspeichenräder Felge vorn 1.6 x 21, hinten 2.15 x 18 Reifen vorn Pirelli MT 40 TT 3.00-21 51 R, hinten Pirelli MT 40 TT 4.00 S 18 Luftdruck vorn 1,8 bar, hinten 2,0 bar	← Felge vorn 2.15 x 18, hinten 2.50 x 18, oder Gußfelgen mit fünf Doppelspeichen vorn 2.50 x 18, hinten 3.00 x 18 Reifen vorn Pirelli MT 50 110/90-18 61 H, hinten Pirelli MT 58 120/90-18 65 H Luftdruck vorn 2,2 bar, hinten 2,6 bar	← $i_{sek}$ 5,333 Reifen vorn Pirelli Phantom 110/90-18 61 H, hinten Pirelli Phantom 120/90-18 65 H	← Reifen vorn Pirelli MT 29 100/90 V 18, hinten Pirelli MT 28 120/90 V 18	← Reifen vorn Pirelli MT 28 110/90 V 18, hinten Pirelli MT 28 120/90 V 18
<b>Bremsen</b>	vorn und hinten Scheibenbremsen Ø 260 mm, gelocht, Festsattel-Bremszange, zwei Kolben hydraulisch betätigt, Bremsleitungen stahlummantelt	← vorn Doppelscheibenbremse Ø 300 mm, Festsattel-Bremszangen, zwei Kolben, hinten Scheibenbremse Ø 270 mm, Festsattel-Bremszange, zwei Kolben hydraulisch betätigtes Moto Guzzi Integral-Bremsystem	←	← vorn Doppelscheibenbremse Ø 270 mm, gelocht, schwimmend gelagert, Festsattel-Bremszangen, zwei Kolben, hinten Scheibenbremse Ø 270 mm, gelocht, schwimmend gelagert, Festsattel-Bremszange, zwei Kolben	← vorn Doppelscheibenbremse, Ø 300 mm, gelocht, schwimmend gelagert
<b>Abmessungen</b>	Rodstand 1 480 mm Nachlauf 123 mm Nachlaufwinkel 63 Grad Sitzhöhe 880 mm Lenkerhöhe 1 200 mm Lenkerbreite 840 mm	1 530 mm 90 mm 62 Grad 830 mm 1 080 mm 720 mm	1 560 mm 98 mm 62 Grad 770 mm 1 080 mm 780 mm	1 485 mm 106 mm 62 Grad 780 mm 920 mm 680 mm	1 495 mm 98,5 mm 62 Grad 800 mm 1 080 mm 760 mm
<b>Gewichte &amp; Füllmengen</b>	Leergewicht 198 kg (vollgetankt mit Werkzeug und Öl) zul. Ges. Gew. 395 kg Zuladung 197 kg Tankinhalt (Superverbleit) 33,2 l davon Reserve 7,0 l	← 245 kg 440 kg 195 kg 22,5 l 3,5 l	← 280 kg 460 kg 180 kg 26,0 l 4,0 l	← 248 kg 440 kg 192 kg 24,0 l 4,0 l	← 240 kg 435 kg 195 kg 22,5 l 3,5 l
<b>Ausstattung</b>	Tachometer mit Tageskilometerzähler, Drehzahlmesser, zwei Rückspiegel, H4-Licht, Warnblinklicht nur Hauptständer, Gepäckträger, rahmenfeste Halbverkleidung	←	← Windschutzscheibe, Packtaschen, Gepäckträger, Trittbretter für Fahrer, Sturzbügel	← rahmenfeste Vollverkleidung	← Packtaschen
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	157 km/h	180 km/h	165 km/h	210 km/h	185 km/h
<b>Wartung</b>	Inspektion alle 5 000 km	←	←	←	←
<b>Preis</b>	DM 9 900,-	DM 10 900,-	DM 14 880,-	DM 14 880,-	DM 16 800,-
<b>Aufpreis für Speichenräder</b>		DM 490,-	DM 490,-		

versichert: „Ist zwar kein neues Motorrad und hat schon über zehntausend Kilometer runter, aber eingestellt haben wir sie.“

Ich also Tankrucksack aufgezo- gen und das Werkzeug ausgepackt, ohne das ich nie auf längere Touren gehe, und am Vergaser rumgestellt. Immer wieder ist es ein Erlebnis, unterwegs zu schrauben. Nein nein, ich fahre auch lieber, als ich mir unterwegs schmutzige Finger mache, aber irgendwie bekommt man schraubenderweise mit einer Guzzi ganz schnell Kontakt zu Gleichgesinnten: Die beiden BMW-Fahrer auf dem Wege in die Türkei, der Honda-Fahrer mit Sozia ist unterwegs an den Lago



Fotos: Laufer (2), Scheibe

**Peng – da war der Vergaser weg. Macht nix, so weiß man wenigstens, warum man das ganze Werkzeug mitgeschleppt hat. Der Spaß am Motorrad wird durch solche kleinen Vorfälle nicht geringer**

Maggiore ins Appartement, und die beiden Protektorenkombiträger auf ihren GSX-R 750 und FZR 1000 gehen mit kleinem Gepäck „Kurven suchen“. Sie wünschen mir gute Fahrt, und ich sehe es ihren mitleidigen Blicken an, daß sie mich für bescheuert halten: Mit einer Guzzi nach Rijeka und jetzt schon rumschrauben?

Irgendwie ist das mit der Technik unterwegs eine feine Sache. Wenn ein Motor im Grunde seines Herzens stimmt und gesund ist, was ich vom Guzzi-Motor weiß, dann ist eine Abwechslung mit „Werkzeug raus“ gar nicht mal so schlecht. Verbindung zur Technik bekommt man da ganz schnell. Kabel, Seilzüge, Vergaser, Ventildeckel – alles kriegt eine un-

heimliche Logik, man weiß sehr schnell, welcher Zug wohin führt und zu was er da ist.

So drehe ich hier ein bißchen, stelle die Schieberanschlagschrauben anders ein, drehe die Gemischregulierschrauben ein Viertel raus, ein Drittel rein. Mache mal die Zündkerzen raus, korrigiere den Abstand, verlege das Zündkabel richtig. Und freue mich, wenn der Motor danach „runder“ läuft, nicht mehr so schüttelt.

Durch die obligaten Staus, die auf Autobahnen so entstehen, moge ich mich durch. Natürlich, warum fahre ich denn Motorrad? Wenn ich schon andauernd schrauben muß am Straßenrand, wenn ich schon Wind und Wetter – es beginnt gerade zu regnen – ausgesetzt bin, dann stelle ich mich doch nicht mittenrein in den Stau und atme Diesel tief durch.

Dabei fällt mir wieder mal auf, wie leicht sich eine Le Mans dirigieren läßt. Mit leichtem Schenkeldruck läßt sie sich präzise auf den Millimeter bewegen. Dank 18 Zoll-Vorderrad, seit zwei Jahren als „Neuheit“ in der Le Mans mit Zusatzbezeichnung „V“ (wie fünf) verbaut, bringt mir das Gefühl wieder, das ich auf den Guzzis der 70er Jahre spürte. Und ich denke an die 16 Zoll-Katastrophe der Le Mans IV (wie vier), als die Italiener wie blind der Japanmode folgten und auch ein 16 Zoll-Vorderrad einbauten.

Inzwischen habe ich die Berge zwischen Österreich und Italien erreicht, stürze mich auf die Paßstraßen. Man muß schon fleißig schalten, denn der 1000er Motor bringt unter 5000 Touren nicht das Drehmoment, welches man erwartet (und von dem auch so gerne am Stammtisch erzählt wird, wenn sich GSX-R- und Guzzi-Fahrer über den Abzug streiten). Doch irgendwie ist es ein ruhiges, ausgeglichenes und vor allem gefühlvolles Dahinfahren, bestimmt vom Takt des Motors, der sich zwischen 4000 und 6000 Touren, zwischen 80 und 140 km/h am schönsten fährt.

Kleine Cafés laden zur Pause ein. Ab und zu bleibe ich stehen, lasse meinen Blick über die Weite der Berge streifen. Fahre weiter, sehe in vollgepfropfte Autos mit Toilettenpapierrollen auf der hinteren Hutablage und sage mir: Nein, das brauchst nicht. Der Adler fliegt alleine.

Natürlich ärgere ich mich über den schwergängigen Gasgriff, über den wenig praxisgerechten Seitenständer, über die unlogische 30er-Einteilung des Tachometers, über die ungenaue Leerlaufanzeige. Und beim Tanken sehe ich den abblättrenden Lack am

Tankeinfüllstutzen, muß einen 22er Schlüssel zur Hand nehmen, um das Motoröl zu kontrollieren.

Beim Fahren freue ich mich über das spurstabile Fahrwerk. Obwohl ab und zu das Vorderrad Bodenkontakt verliert, wenn kurze Bodenwellen die Dämpfung überbeanspruchen, weil ich für die Straßenverhältnisse ein wenig zu schnell bin. Ich freue mich über die gute Bremsanlage, bei der man nur mit dem rechten Fuß die vordere und hintere Bremse zusammen bedient („Kombibremse“) und wenn’s eng zu werden droht, die Handbremse zusätzlich aktiviert.

Und ich freue mich über den satten Schlag des Motors, der mich mit jedem Takt spüren läßt: Franz Josef, laß uns abfahren, durchstarten, den Alltag hinter uns lassen. Es ist schon eigenartig, wie sich Technik und Mensch verbinden können.

Bis, ja bis ich an die Grenze Italien zu Jugoland komme. Nach einer obligaten Langweilerpause (weil’s halt so schön ist, alleine zu zweit mit dem Motorrad auf kurvenreicher Strecke) tut’s beim Starten einen fürchterlichen Schlag – eine Fehlzündung hat den rechten Vergaser abgesprengt und mir gegens Schienbein geschossen. Im Umgang mit Werkzeug zwischenzeitlich geübt, löse ich auch dieses Problem. Die Grenzer schauen mir belustigt zu, wir unterhalten uns auf europäisch mit Händen und Füßen.

Es wird eine erlebnisreiche Fahrt, eine wunderschöne. Ich gewöhne mich an den schlechten Durchzug und würde die serienmäßigen 40er Dellortos, die meiner Meinung nach viel zu groß sind für diesen Motor, gegen 36er oder 38er tauschen, wenn das Motorrad mir gehören würde, um besseren Durchzug von unten ’raus zu bekommen. Ich würde – nein, es ist eine Testmaschine und die beschraubt man nicht unnötig.

Zuhause angekommen, bitte ich den Guzzi-Händler Kaiser in Stuttgart-Zuffenhausen, doch mal die Vergaser zu synchronisieren. Natürlich hat seine Werkstatt zu viel Arbeit, aber er macht’s. Und findet auch gleich den echten Fehler: Die Zündung ist verstellt und ein Gaszug hat sich übermäßig gelängt. Da kann der gute Valentin doch recht gehabt haben, als er sagte: „Bei uns ging die Maschine ordentlich aus der Werkstatt.“

Na gut, ich hatte meine Erlebnisse. Es war eine aufregende Fahrt. Vielleicht, nein: sicher würde ich mir keine Le Mans kaufen, weil ich schon einen italienischen V2 habe. Aber das ist eine andere Geschichte. ●