

Die Tourerqualitäten der großen Moto Guzzis

# Traditionspflege

Von Lars Döhmann

Es war im Februar 1965, da schickte der italienische Mitarbeiter von MOTORRAD erste handfeste Informationen über das schon bekannt gewordene Projekt eines kardangetriebenen V-Zweizylinder-Motorrads nach Deutschland. Knapp 700 Kubikzentimeter sollte der Hubraum betragen – die Bezeichnung V 7 ließ sich somit mühelos ableiten.

Auf der IFMA 1966 in Köln stand dann das erste Serienexemplar dieses Büffels: Schwer, solide und wuchtig bebauberte es die Ferntourer-Gemeinde.

Die DIN-Leistungskurve des Motors wies knapp 42 PS bei 6250/min aus, ein Drehmoment von über 60 Nm stand zwischen 3000 und 5500 Kurbelwellenumdrehungen zur Verfügung, die mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenn-drehzahl betrug bescheidene 14,6 Meter pro Sekunde und verspachte somit ein langes Motorleben. Allerdings setzte der Ventiltrieb höheren Dauer-drehzahlen eine Grenze.

Optisch lag der Schwerpunkt wegen der wuchtigen, schräg nach oben ragenden Zylinder sehr hoch, und bei dem langen Radstand von 1450 Millimetern war eigentlich zu erwarten, daß die Guzzi zwar tadellos geradeaus laufen, sich aber auf kurvenreichen Straßen als anstrengend erweisen würde. Der optische Eindruck entsprach indes nicht der Realität: In Wahrheit lag der Schwerpunkt der V 7 recht niedrig, und vor über 20 Jahren überzeugte sogar die Handlichkeit.

Die üppig dimensionierte Kurbelwelle rotiert in zwei kräftigen Lagern – und bis zu den heutigen Nachfolgern der V 7 ist der gesamte Kurbeltrieb der Guzzis ohne Reparatur oft für mehr als 100 000 Kilometer gut. Geteilte Pleuelfüße ermöglichen rasches Wechseln der Pleuel-Lagerschalen aus einer Alu-Zinn-Legierung.

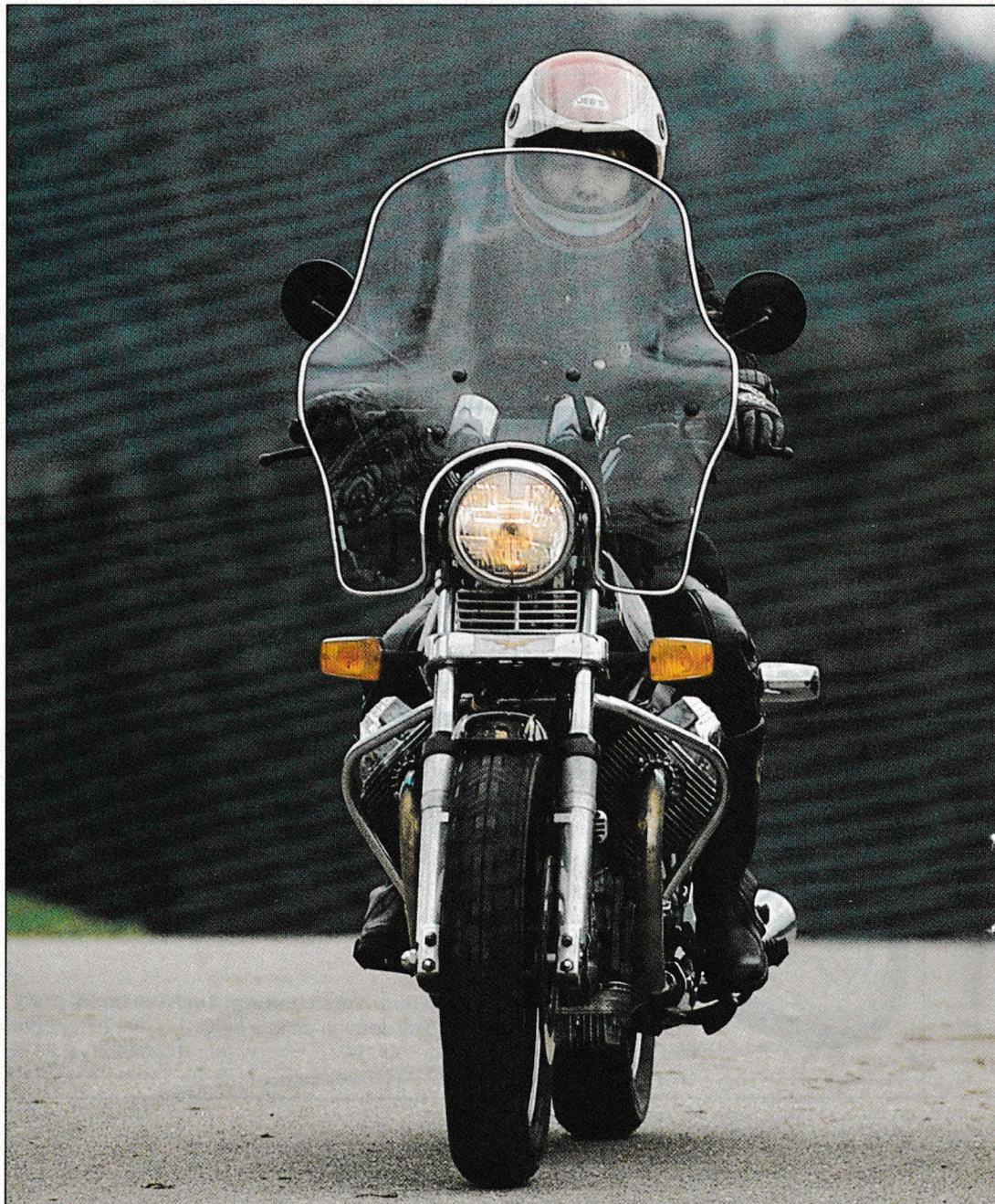
*Wer vor zwanzig Jahren einen zuverlässigen Langstreckentourer suchte, kam an den großen Moto Guzzis kaum vorbei. Aber auch heute zählen die robusten Maschinen mit dem V-Zweizylinder noch immer zu den Lieblingen der Tourenfahrer.*

Weitere Konstruktionsmerkmale der von Chefkonstrukteur Carcano entworfenen Maschine: obenliegende Ventile, über Stößel, Stoßstangen und Kipphebel betätigt, untenliegende Nockenwelle,

Zündverteiler (gleiches Modell wie Fiat 500), angeflanshtes Vierganggetriebe (gegen das Fünfganggetriebe neuerer Modelle austauschbar), Zweischeiben-Trockenkupplung, Kardanantrieb im rechten

Schwingenholm, Marelli-Anlasser – einen Kickstarter gibt es nicht.

Die Redaktion MOTORRAD, namentlich Ernst „Klacks“ Leverkus, vermerkte erfreut, daß sich der Motor



ganz einfach zerlegen ließ – doch das erwies sich im Testbetrieb nie als notwendig, obwohl den Maschinen bei extremen Dauer-Belastungen, der legendären Vollgasfahrt Hamburg-Wien-Hamburg etwa, alles abverlangt wurde.

Diese Dauertests im Eiltempo belegten überdies, daß endlich eine lange geäußerte Forderung der Tourenfahrer und Tester erfüllt schien: Ein Reisemotorrad, auch für zwei Leute auf Dauer bequem, war geboren. Und ein Evergreen obendrein, schließlich reicht die Reihe der direkt mit der V 7

verwandten Maschinen bis zu den California-, SP- und Mille GT-Modellen im aktuellen Angebot von Moto-Guzzi.

Doch die Guzzi-Tourer zeigen sich nicht nur von der komfortablen Seite. Bis hin zur heutigen Mille GT erwiesen sich die großen Guzzis, denen seit einigen Jahren eine Modellreihe mit bis zu 750 cm<sup>3</sup> großen Motoren zur Seite steht, alle als sehr zuverlässig. Das hat MOTORRAD mehrfach in Dauertests bewiesen.

Den ersten Test-Marathon erledigte die Redaktion 1967: 20 000 Kilometer mit einer V 7.

Schwierigkeiten machten nur in Verteiler und Zündkerzenstecker eingedrungene Feuchtigkeit und Dreck im Vergaser. Spritzschutzlappen an den Vergasern, Silicon-Kerzenstecker mit entstörten Kerzen sowie Kontaktspray auf die Kabel beseitigten diese Probleme nachhaltig.

Die Elektrik stammte aus dem Automobilbau, sowohl die anfänglich verwendeten Marelli-Bauteile als auch die späteren Bosch-Ausrüstungen. Ersatz kann bis heute vielfach preisgünstig auf Schrottplätzen gefunden werden. Aber auch der

Ersatz eines Luftfilters für die frühen V 7 kann aus dem Auto kommen: Der Filter vom Opel Kadett B paßt und kostet mit 15 Mark nur die Hälfte des Originalteils.

Bemängelt wurde, daß nach scharfen Ritten der ansonsten öldichte Motor doch einigen Schmierstoff auswarf. Die Einfüllmarkierungen sind werksseitig etwas wohlmeinend angegeben, so daß bis heute der Ratschlag gilt: Lieber öfter kontrollieren, dafür aber das Öl etwas knapper auffüllen. Außerdem sei noch einmal auf einen Fehler hingewiesen, den Guzzi-Neulinge immer wieder begehen: Der Ölmeßstab – bis heute hängt er an einen 22 Millimeter dicken Schraubstopfen – muß vor der Sichtkontrolle wieder ganz hineingeschraubt werden.

Lob dagegen erhielten die einfachen elektrischen Steckverbindungen und das Zündschloß, das sich zwecks Pflege komplett zerlegen und instandsetzen läßt. Die Sicherungen waren im übrigen sehr übersichtlich vorn in der Lampe untergebracht – eine Freude für den Schrauber. Heute verbirgt sich die Elektrikzentrale unter dem Seitendeckel. Selbstverständlich verwendet auch Moto Guzzi Mehrfachstecker. Früher galt es nicht als ungewöhnlich, wenn die Tester nach 15 000 Kilometern den Keilriemen zur Lichtmaschine, die damals noch im Zylinder-V saß – ab 1973 wurde sie direkt auf das Kurbelwellen-Ende vor dem Motor montiert –, einmal spannen und das Ventilspiel korrigieren mußten.

Das war ein ermutigendes Ergebnis, wobei zu berücksichtigen ist, daß die Tester damals sicher kompromißbereiter waren, wenn es darum ging, kleinere Schwachpunkte auch sofort am Straßenrand zu beseitigen.

Ein zweiter Dauertest mit einer 750-cm<sup>3</sup>-V 7 führte im Laufe des Jahres 1969 über rund 10 000 Kilometer. Bei Kilometerstand 1270 gab es erste



Defekte: Die Lichtmaschinen-Halterung war gebrochen, ebenso der Ölmeßstab. Verbessert wurde die Guzzi durch wasserdichte Kerzenstecker und eine Verteilerabdeckung. Damit der Motor weniger Vibrationen erzeugte, verstellte man die Zündung von zehn Grad früh auf nur sieben Grad – das kostete zwar etwas Höchstgeschwindigkeit, brachte aber einen wesentlich weichen Motorlauf.

Bis heute verbaut Moto Guzzi bei den größeren Modellen vornehmlich kontaktgesteuerte Zündanlagen – erst die California III Injection verfügt über eine Transistorzündung. Freilich wissen Experten, daß korrekt eingestellte neue Kontakte locker 10 000 Kilometer ohne Aufsicht funktionieren.

Im Jahr 1975 testete MOTORRAD die Moto Guzzi 850 T über mehr als 25 000 Kilometer. Die Schäden hielten sich in Grenzen: abgebrannte Unterbrecherkontakte und ein Satz defekter Zündkerzen, eine gebrochene Drehzahlmesserwelle, ein Anlasserrelais, eine ver-

schmorte Anlasserwicklung, eine riefige Bremscheibe, ein trockenes Radlager vorne und ein defekter Gabeldichtring.

Als Fazit hielten die Tester folgende Verbesserungen für angebracht: Eine zweite Bremscheibe vorne schien bei dem Maschinengewicht sinnvoll, und die verspielten Armaturen am Lenker sollten funktionelleren Teilen weichen.

Wahrscheinlich dachten die MOTORRADler damals an deutsche Armaturen anstelle der italienischen Spielzeugschalter. Nun ist aber die Zeit in Italien nicht stehengeblieben, und so forderte alle Welt bei Erscheinen der Mille GT, die billigen Merit-Schalter gegen die italienischen Armaturen auszuwechseln, die beispielsweise an der Le Mans Dienst tun. Moto Guzzi zeigte offene Ohren – die Bedienung der neuen Mille fällt – was die Armaturen angeht – so leicht wie bei einem japanischen Motorrad.

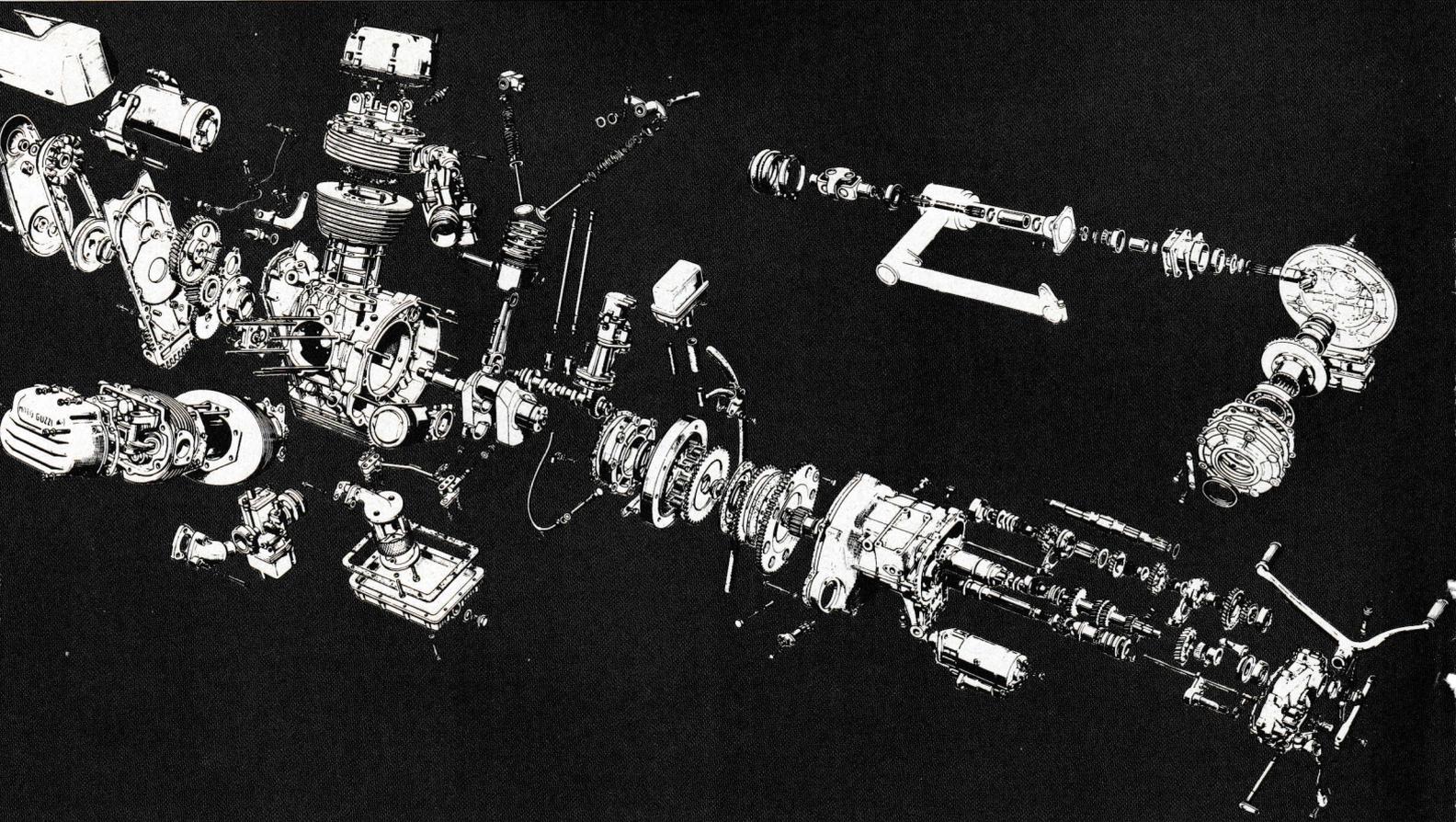
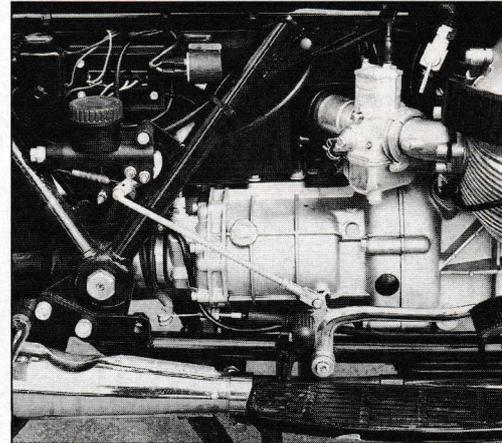
Auch die zweite Bremscheibe fand sich alsbald an allen Guzzis der großen Baurei-

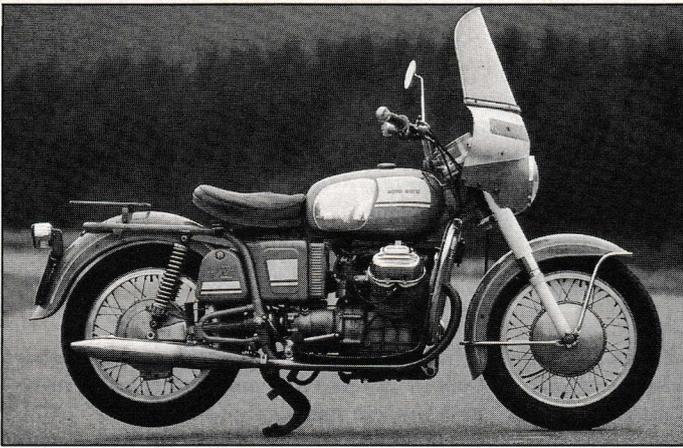
he; sie war aus Gußeisen und deshalb nach jeder feuchten Nacht mit einer häßlichen Flugrostschicht überzogen, die sich freilich nach dem ersten Bremsen verflüchtigt. Als erste Guzzi trug die 850 T 3 zwei Scheiben im Vorderrad und eine hinten, sie leitete damit die Ära des Integral-Bremssystems ein: Mit dem Fußbremshebel werden eine vordere und die hintere Scheibe betätigt, die zweite vordere Bremse dient eigentlich eher als Notbremse. Wie die Praxis und auch die Brems-

weg-Werte in allen MOTORRAD-Tests belegen, hat sich dieses System durchaus bewährt.

Auch mit einer Le Mans II fuhren MOTORRAD-Redakteure 25 000 Kilometer. Das war 1980. Nach dieser Strecke mußten neue Kolben und Kolbenringe eingesetzt werden, da die alten verschlissen waren. Der Ölverbrauch über die gesamte Testdistanz betrug im Schnitt 0,8 Liter auf 1000 Kilometern, etwas mehr als bei der 850 T (0,7 L/1000 km) 1975.

*Die Explosionszeichnung verdeutlicht den einfachen Aufbau des V 7-Triebwerks (unten). Seit der T 3 verzögert ein Integral-Bremssystem alle großen Guzzis, per Fußpedal werden die hintere und eine vordere Scheibenbremse aktiviert (rechts)*





Viel schwerer wog, daß die Le Mans II sich durch ausgeprägtes Pendeln in schnellen Kurven unbeliebt machte. Auch etliche Leser klagten über dieses bis dato Guzzi-untypische Phänomen.

Den nicht nur bei der Le Mans II zu weichen Federbeinen begegnet der Guzzi-Fahrer am besten mit einem neuen Satz, beispielsweise den auch in der Dämpfung verstellbaren Konis, die etwa bei der Mille GT serienmäßig sind. Damit schlägt die schnelle Italienerin

auch im Zwei-Personen-Betrieb hinten nicht mehr durch.

Heute auf dem Markt befindliche Gebrauchsmaschinen dürften in Details bereits überarbeitet und damit verbessert sein – dem Vorbesitzer sei Dank. Noch einige weitere Verbesserungen erheben die Fernreisetauglichkeit über den Serienstand.

Ein umfangreiches Zubehörprogramm bieten die Guzzi-Händler. Zum Beispiel Gepäckkoffer für alle aktuellen Modelle von Hepco-Becker in



**Ein Urahn der Guzzi-Tourer: ehemalige Polizei-V 7 von 1970. Guzzi-Tourer heute: seit 1987 gebaute Mille GT. . . . das sportliche Tourenmodell SP III von 1989 und. . . . das bequeme Reisesofa California III Injection**

**Motorrad-Touren mit Guzzi-Tradition: Bequeme Sitzposition, Wetterschutz und robuste Technik sind seit Erscheinen der großen Zweizylinder Markenzeichen der Guzzis. Heute bietet der italienische Hersteller dem Motorradreisenden drei Modelle zur Auswahl an – und auch am Zubehör fehlt es nicht: Koffer und Sturzbügel können ab Werk geordert werden**

drei verschiedenen Ausführungen. Sie haben 25, 33 und 40 Liter Fassungsvermögen und kosten zwischen 350 und 400 Mark. Die dazugehörigen Koffer- und Gepäckträger kosten 220 bis 250 Mark, Unterbringungsprobleme gehören damit wohl endgültig der Vergangenheit an.

Sturzbügel (rund 65 Mark) und Ventildeckelbügel (um 17 Mark) schützen den Tourenfahrer und seine Maschine vor weiterreichenden Folgen eines Unfalles oder Sturzes.

Schutz vor Wind und Wetter bieten rahmenfeste Verkleidungen, die für California Modelle (II und III), die Mille GT

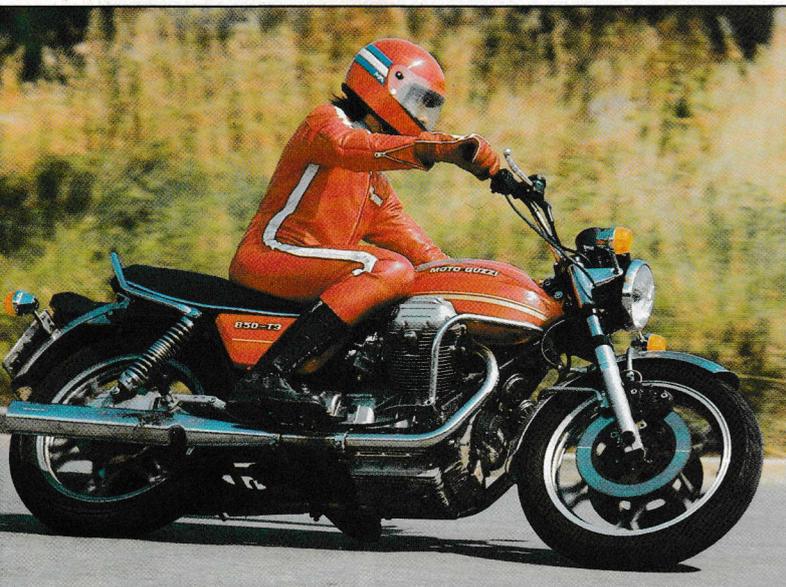
und die Le Mans (I bis IV) angeboten werden. Sie kosten zwischen 900 und 1300 Mark einschließlich Halterung – unlackiert sind sie natürlich am billigsten und bieten Individualisten freie Gestaltungsfläche.

Für Modelle ab 850 cm<sup>3</sup> bieten die Händler eine elektronische Zündanlage an.

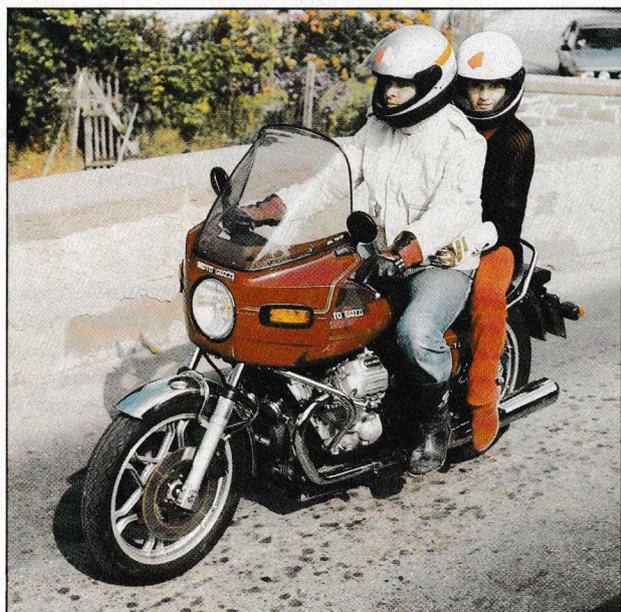
Ebenfalls für Modelle mit 850 cm<sup>3</sup> oder mehr Hubraum eignet sich ein Ölmeßstab, der problemlose Ölstandskontrolle auch bei vollverkleideten Maschinen garantiert. Preis rund 37 Mark.

Längere Lebensdauer gegenüber dem Original verspricht eine vorgelängte Nok-

**Die reine Tourenlehre: Bei der 850 T 3 wurde das Integral-Bremssystem eingeführt, das heuer 15jähriges Dienstjubiläum feiert. Die T 4 kam 1980 und bietet den Reisenden immerhin schon etwas Windschutz hinter der Halbschale**



**Reisen wie in Amerika: Auf der California-Baureihe sitzt der Fahrer entspannt und aufrecht am stark gekröpften Lenker – das vermittelt Souveränität und gibt die Ruhe, auch öfters mal einen Blick auf die vorbeifliegende Landschaft zu werfen**



**Als Konkurrenz zur BMW R 100 RS gedacht: Der sportlich angehauchte Reisedampfer 1000 SP erschien 1977 und bot dem Fernfahrer genügend Leistung bei gutem Wind- und Wetterschutz. Das Kürzel SP steht übrigens für Spada, italienisch für Schwert**

kenwellen-Steuerkette, Kostenpunkt knapp 80 Mark. Vorteil: Sie muß seltener kontrolliert werden. Ein Kettenspanner dazu kostet 43 Mark. TÜV-Freigabe haben die stahlummantelten Bremsleitungen, die für einen genaueren Druckpunkt sorgen sollen. Für die einzelne Scheibe vorn kosten die nie aufquellenden Leitungen knapp 50 Mark, für die Integralbremse um 100 Mark – lieferbar für die Modelle Mille GT, Le Mans I bis IV und die 850 T 3.

Auch in Sachen Motortuning bietet der deutsche Importeur etwas Feines: eine Nockenwelle, die für bessere Drehmomentwerte bei niedrigen Drehzahlen sorgt. Dieses Teil kann für 850er und größere Guzzis verwendet werden und kostet rund 500 Mark.

Motortuning oder Motorüberholungen übernimmt auch der Moto Guzzi-Händler Martinek aus Köln. Dort werden auf Wunsch 850er-Motoren auf 84 PS bei 6300/min gebracht, 940-cm<sup>3</sup>-Le Mans kommen auf 86 PS, 1000er auf 95 PS, allerdings nur bei der LM III mit TÜV.

Die Modelle 850 T und T 3, California T 4 und T 5, California II und III, Mille GT, G 5 und SP I und II können für knapp 1700 Mark deutlich verbessert werden. Für diesen Preis – Montage inklusive – wird eine andere Nockenwelle eingebaut, Tassenstößel werden verwendet, die Zylinderköpfe optimiert (mit neuen Auslaßventilen und Ventilführungen): Nach Angaben des Herstellers verbessert diese Maßnahme den Drehmomentverlauf nachhaltig.

Daneben bieten Martinek und Motobecane auch andere Übersetzungen für das Getriebe an – die Wünsche können mit dem Händler abgesprochen werden –, aber auch Verkleidungen und Drahtspeichenräder (1450 Mark).

Als lohnenswerten, aber teuren Umbau von V 7 bis 850 GT-Modellen nennt Klaus Kröger von der Hamburger Firma Guzzi Classico den Einbau einer Einscheibenkupplung. Die Vorteile Leichtgängigkeit,

exakter Druckpunkt und geringeres Verschmutzen der Verzahnung müssen mit rund 1000 Mark erkauft werden.

Nach Veränderung der Batterie-Grundplatte kann eine 43 Ah-Autobatterie verwendet werden, die zusammen mit einem Bosch-Starterschloß ohne Starterrelais die Guzzi-Büffel noch besser anspringen läßt.

Als Zubehörteile bieten die Hamburger Gepäckträger (140 Mark), Sturzbügel hinten (90 Mark) und Lederpacktaschen (500 Mark) für die Normalaus-

nicht zu weit vom Serienzustand zu entfernen. Die ersten V 7-Modelle werden bereits als Klassiker anerkannt – Kaufinteressenten honorieren einen guten Originalzustand mit steigenden Preisen.

Zeitgenössisches Zubehör, so, wie vom deutschen Guzzi-Importeur, der Deutschen Motobecane, angeboten, wird dabei als original angesehen, beispielsweise die Speichenräder. Der Käufer einer gebrauchten Guzzi braucht nicht mehr und nicht weniger Aufmerksamkeit

sollte mit besonderer Vorsicht betrachtet werden, weil sich auf diese Weise ein verschlissener Kupplungsmittelnehmer bemerkbar macht. Freilich tritt dieser Schaden – wenn überhaupt – erst bei 50 000 bis 60 000 Kilometern auf.

Weitere kritische Stellen können das Kreuzgelenk der Kardanwelle – es schlägt gelegentlich aus – und die Kipphebelwellen sein. Bei eingelaufenen Kipphebelwellen läßt sich das Ventilspiel nicht mehr korrekt einstellen.

Nigulbesichtete statt verchromte Zylinderlaufbahnen sind in jedem Fall einen Aufpreis wert, da die nicht mehr verbauten Zylinder mit Hartchromlaufbahnen gelegentlich Laufbahnschäden erleiden. Die von Kolben-Schmid (KS) in Neckarsulm entwickelte Beschichtung ist zudem enorm widerstandsfähig, viele Guzzi-Besitzer haben hier nachgerüstet – eine Investition, die sich lohnt und bei Guzzi gar nicht arg ins Geld geht.

In der Gabel der großen Guzzis arbeiten geschlossene Einbaustoßdämpfer. Daher braucht Öl, das am Dichtring zwischen Tauch- und Standrohr austritt, nicht sonderlich zu beunruhigen: Es dient allein der Schmierung, ist kein Dämpferöl.

Bei einigen neueren Modellen spielen die Reifen beim Kauf eine besondere Rolle: Die SP II beispielsweise läuft mit den serienmäßigen Reifen von Pirelli, mit denen sie 1987 auf den Markt kam, ausgesprochen schlecht geradeaus (Phantom MT 29 vorn und Supertouring MT 28 hinten), – hier sollte der Preis für einen neuen Satz Reifen von Metzeler oder Continental gleich abgezogen werden.

Dann hat es sich aber wahrscheinlich auch mit den Abzügen – schließlich gehören die großen Moto Guzzi neben den BMW zu den am höchsten gehandelten Tourern überhaupt. Nicht umsonst. Denn Interessenten solcher Motorräder schätzen Wartungs- und Reparaturfreundlichkeit wie wirtschaftlichen Betrieb gleichermaßen. □

## Adressen für Ersatz- und Zubehörteile, Tuning oder Motorüberholungen

### Für alle Modelle:

#### Deutsche Motobecane GmbH

Aachener Straße 23  
4800 Bielefeld 14  
Telefon 05 21/4 47 02-0

#### Moto Guzzi-Martinek

Bartholomäus-Schink-  
Straße 75  
5000 Köln 30  
Telefon 02 21/55 30 77

(Motortuning, Teile)

#### Ahrens & Morgenstern

Bernstorffstraße 117  
2000 Hamburg 50  
Telefon 0 40/43 50 74

(Technik, Zubehör)

#### IMT

Äußere Hauptstraße 28  
8014 Neubiberg  
Telefon 0 89/6 01 92 72

(Technik, Motorüberholungen)

#### Firma Gawa

6601 Bübingen  
Telefon 0 68 05/16 16

(Motorüberholungen)

#### Joachim Hökensnieder

Friedrich-Wilhelms-Bleiche 8a  
4800 Bielefeld-Brackwede  
Telefon 05 21/45 24 45

(Werkstattbücher, Teile)

#### M.D.W.

Von-Wemige-Straße 23a  
3163 Sehnde 6  
Telefon 0 51 38/39 01

### Teile für ältere

#### Maschinen:

#### Peter Morscheck

Buntentorsteinweg 156  
2800 Bremen  
Telefon 04 21/53 48 43

#### Uwe Pirner

Voltastraße 9  
8500 Nürnberg  
Telefon 09 11/44 42 85

#### Hartmut Mersmann

Rhynerner Straße 9  
4703 Bönen-Osterbönen  
Telefon 0 2383/70 33

#### Ulrich Eickmeyer

Gotenstraße 84  
4800 Bielefeld 14  
Telefon 05 21/44 13 13 und  
44 14 14

#### La Moto

Peter Schimmelpfeng  
Osterfeldweg 2  
8059 Hörlkofen  
Telefon 0 81 22/39 36

#### Centro Ricambi

Freto (Modena)  
Italien  
Telefon 00 39/59/51 85 00

#### Moto Guzzi Club München

Eglofstraße 7  
8000 München 60  
Telefon (18 bis 20 Uhr)  
0 89/83 78 85

führungen an. Für Californias kostet der Gepäckträger weniger (70 Mark). Ein Windschild mit Halterung schlägt mit 170 Mark zu Buche.

Guzzi-Fahrern, die ihre Maschine lange fahren und behalten möchten – bei möglichst niedrigem Wertverlust –, sei jedoch geraten, ihre Maschine

warten zu lassen als jeder andere Gebrauchtkauf: Bei älteren Modellen lohnt die besonders kritische Begutachtung der Elektrik, denn zusammengeflackte Kabel erfordern über kurz oder lang doch einen neuen Kabelbaum.

Auch eine große Guzzi mit auffallendem Kupplungsrupfen