

Die Guzzi läuft in allen Fahrsituationen wie an der Schnur gezogen; das Überfahren der berühmten Längsrillen auf der Autobahn selbst bei Höchstgeschwindigkeit — oder gar in schnellen Autobahnkurven — quittiert dieses Fahrwerk mit — gar nichts!« Sichtlich beeindruckt zeigte sich da Kollege Franz-Josef Schermer von seiner Testmaschine. Wir schreiben das Jahr 1975, und Schermer hatte im Sattel einer Moto Guzzi 850 T Platz genommen. Und was heute kaum noch einer Erwähnung bedarf — untadeliges Hochgeschwindigkeits-Verhalten auf der Autobahn — riß vor 15 Jahren die Motorrad-Tester noch zu wahren Begeisterungstürmen hin. Tatsächlich ließen ja auch viele, viele Maschinen jener Epoche in dieser Disziplin einiges zu wünschen übrig. Und noch was gefiel Schermer gut an der neuen Italienerin: »Die 850 T zeigte in kurvenreichen und bergigen Gefilden eine Handlichkeit, wie wir sie bislang nur von kleineren Maschinen gewohnt waren; das Von-einer-Kurve-in-die-andere-Wuchten gibt es bei der neuen Guzzi nicht mehr! Paßfahrten sind große Erlebnisse mit dieser 850 T.« Blättern wir ein paar Jahre in den Motorrad-Geschichtsbüchern zurück. Wir schreiben das Jahr 1963. Moto Guzzi — in Mandello del Lario, am Ostufer des Comer Sees beheimatet — geht es wirtschaftlich ausgesprochen schlecht. Zu dieser Zeit besteht bei den italienischen Militär- und Polizeibehörden Bedarf nach einer modernen Polizeimaschine, die die schon reichlich betagten Moto Guzzi Falcone-Modelle ersetzen soll. Die beiden führenden technischen Köpfe bei Guz-

zi — Giulio Cesare Carcano und Umberto Todero — entwerfen einen längs eingebauten V-Zweizylinder mit 700 Kubik, Stoßstangen-Steuerung, Vierganggetriebe und Kardanantrieb. Die leistungsfähige Marelli-Lichtmaschine findet ihren Platz im Zylinder-Vau und wird per Keilriemen angetrieben. Gleichzeitig mit der Militär- wird eine zivile Version aufgelegt. Im Herbst 1966 steht die weiße Guzzi auf der Kölner IFMA, im Frühjahr 1967 werden die ersten Exemplare ausgeliefert.

Die V 7-Modelle sind zuverlässige Langstrecken-Tourer ohne besonders sportliche Attribute. Die V 7 ist die letzte Konstruktion von Giulio Carcano. Am 25. Februar 1966 wird die marode Firma einer staatlichen Kontroll-Instanz unterstellt und danach etwa ein Jahr lang von einem Komitee verwaltet. Die technische Führung des Werkes, einschließlich ihres Chefindingieurs Carcano, wird vor die Tür gesetzt und soll von der neuen Gesellschaft SEIMM, die bald darauf die Firma übernimmt, wieder eingestellt werden.

Das wiederum läßt Carcano nicht mit sich machen. Er zieht sich aus dem Motorradbereich zurück und wendet sich seiner zweiten Liebe, dem Schiffsbau, zu. Einige erfolgreiche Amerikas-Cup-Yachten stammen aus seiner Feder.

Warum ich diese Geschichte erzähle? Nun, Carcanos Nachfolger wird Lino Tonti. Und der wiederum kann von seiner Leidenschaft, den Rennmaschinen, nicht lassen. Zahlreiche erfolgreiche Rekordfahrten mit den dicken V 7-Modellen finden 1969 unter seiner Führung statt. Dabei ist ihm vor allem die enorme Bauhöhe des V-Zweizylind-

Das Überfahren der berühmten Längsrille quittiert dieses Fahrwerk mit — gar nichts!

gers ein echter Dorn im Auge. Eines muß man dem aus der Romagna — der Gegend um Forlì und Ravenna — stammenden Tonti lassen: Seine Neukonstruktion des V 7-Fahrwerks ist eine der besten Konstruktionen, die die Motorradgeschichte hervorgebracht hat.

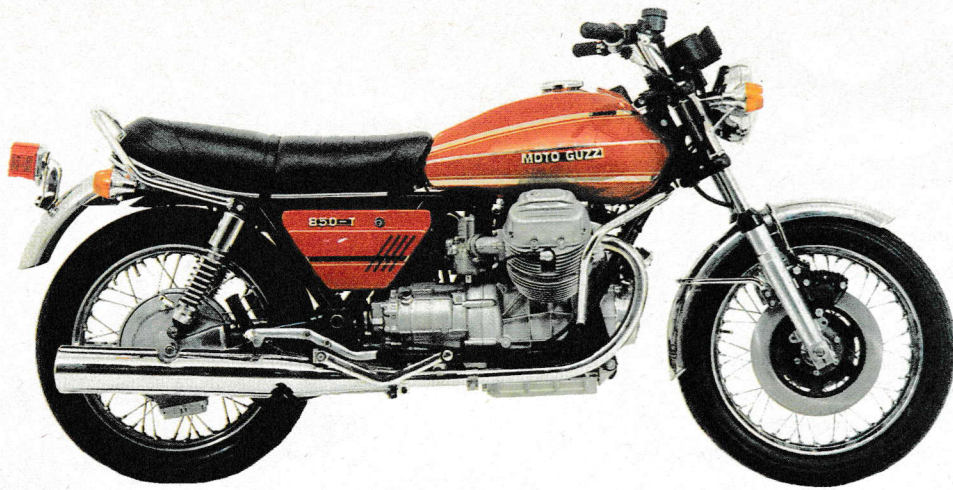
Tonti verpflanzt die platzraubende Lichtmaschine auf den vorderen Kurbelwellenstumpf, verwendet einen neuen Zündverteiler, der etwas niedriger baut, und klemmt den wuchti-

gen V-Motor so knapp unter die beiden Rahmenoberzüge, daß zum Motorausbau die beiden Unterzüge demontiert werden müssen. Die erste Maschine mit diesem revolutionären Konzept wird die legendäre V 7 Sport. Die Maschine hat mit den »alten« V 7-Dickschiffen nichts mehr gemein — eine italienische Sportmaschine par excellence. Leicht beherrschbar, wieselflink lassen sich die Sport-Modelle um die Ecken treiben. Und dennoch — auch diese Guzzis strahlen noch das Flair eines unzerstörbaren Dauerläufers aus, der sich auf Langstrecken wie zu Hause fühlt. Was liegt da näher, als den Guzzi-Touringmodellen ebenfalls dieses tolle Fahrwerk zukommenzulassen? Tatsächlich unterscheidet sich das Chassis der 850 T, von der Kollege Franz-Josef Schermer eingangs so schwärmte, nur in Details vom dem der V 7 Sport.

Neben den BMW-Boxern sind sie beinahe so was wie der Inbegriff einer großen, zuverlässigen Tourenmaschine — die Moto Guzzi T-Modelle. Von 1975, von der 850 T, bis 1988 — die 850 T 5 war die letzte — reicht die Geschichte dieser Baureihe

T-TIME



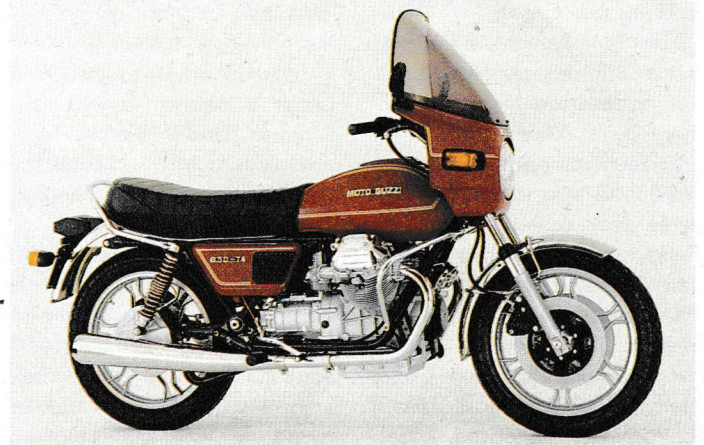


Die war die erste: die 850 T. Ihr Fahrwerk glänzte mit bis dahin unter großen Tourenmaschinen kaum gekannter Handlichkeit und Fahrstabilität. Zuverlässig, aber nicht unbedingt eine Schönheit — die T 4 (unten). Die 850 T 5 (ganz unten) war vor allem wegen ihres ungewöhnlichen Stylings ein Flop.

Schauen wir uns die 850 T mal ein wenig genauer an.

In der 850 T verfügt der Guzzi-Zweizylinder über 83 Millimeter Bohrung und 78 Millimeter Hub, macht zusammen genau 844,05 Kubikzentimeter. Die Laufbahnen der Zylinder sind hartverchromt, lassen sich deshalb bei starkem Verschleiß nicht nacharbeiten und müssen ersetzt werden. Kolben und Zylinder gibt es in drei verschiedenen Größen, die mit A, B oder C unterschieden werden. Zuein-

ander passende Pleuel und Kurbelwellen tragen blaue oder weiße Markierungen. Die untenliegende Nockenwelle wird von einer Steuerkette angetrieben — die »alten« V 7 hatten noch Zahnräder —, über Stoßstangen und Kipphebel werden je zwei Ventile pro Zylinder betätigt. Steuerzeiten bei 1,5 Millimeter Prüfspiel: Einlaß öffnet 20 Grad vor OT, schließt 52 Grad nach OT, Auslaß öffnet 52 Grad vor UT, schließt 20 Grad nach OT — symmetrische Steuerzeiten nennt



man so etwas. Das Ventilspiel wird bei allen vier Ventilen auf einheitlich 22 Hundertstel justiert. Zwei 30-mm-Dell'Orto-Vierkantschieber-Vergaser ohne Luftfilter übernehmen die Gemischaufbereitung. Die meisten 850 T müssen sich noch mit dem Ölsieb der Original-V 7 bescheiden. Erst die allerletzten Modelle bekommen den innerhalb der Ölwanne liegenden Auto-Filter der 750 S 3 und der bald nachfolgenden 850 T 3. 57 PS bei 6.500 U/min leistet der dicke Twin, das maximale Drehmoment von knapp über 60 Nm liegt bei 5.500 Touren an.

Eine Zweischeiben-Trockenkupplung, wie bei allen Guzzis mit dem großen V-Motor, überträgt das Drehmoment auf das Fünfgang-Räderwerk. Dieses Dreiwelgenretriebe ist klauengeschaltet, die Zahnräder sind schrägverzahnt. Auf der Getriebe-Eingangswelle befindet sich ein Ruckdämpfer. Ursprünglich hatte man auf dieser Welle noch eine Umschaltmöglichkeit für die



Primär-Übersetzung vorgesehen. Doch fällt diese pfiffige Idee — die Gespannpiloten hätten sich sicher über fünf zuschaltbare »Kriechgänge« gefreut — dem Rotstift zum Opfer. Die Kardanwelle läuft trocken im rechten Arm der Hinterradschwinge. Den Antrieb des Hinterrads übernimmt ein palloidverzahnter Kegelradsatz. Bei der 850 T kommt eine 8/37er Übersetzung zum Einsatz.

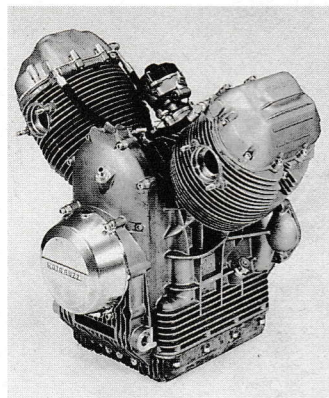
Der Tonti-Rahmen ist fast ausschließlich aus geraden Stahlrohren zusammengesetzt. In seiner konstruktiven Schlichtheit überzeugt er noch heute. Das Vorderrad wird von einem weiteren Guzzi-Patent geführt: einer Teleskop-Gabel mit gekapselten Dämpferpatronen und 35 Millimetern Standrohrdurchmesser. 120 Millimeter Arbeitsweg gestattet die Patent-Gabel dem 18-Zoll-Vorderrad. Hinten beträgt der Federweg knapp 100 Millimeter. Daran hat sich ja bis heute nicht viel geändert.

Während die parallel zur 850 T gebaute Sportversion 750 S mit zwei Brems scheiben im Vorderrad ausgeliefert wird, muß sich die »T« mit einer Soloscheibe begnügen. Hinten verzögert bei beiden Modellen eine Doppelnocken-Trommelbremse. Zitieren wir noch mal Franz-Josef Schermer: »Jeden Morgen hatte sich auf der Graugußbrems scheibe Flugrost gebildet, der für die Bremsklötze wie Schmirgelpapier wirken muß; die anfangs sehr giftige, nur von erfahrenen Fußspitzen dosierbare Hinterradbremse sank in ihrer Wirkung zunächst nur bei Nässe, dann dauernd auf den Nullpunkt.« Die Bremsen sind die Achillesferse der 850 T. Den immerhin 235 Kilo schweren Brocken können sie kaum im Zaum halten. Schon bald bietet Guzzi einen Umrüstkit auf die Doppelscheibenanlage der 750 S an.

Kritik an der Bremsanlage durchzieht bis hierhin die gesamte V 7-Geschichte. Der stän-

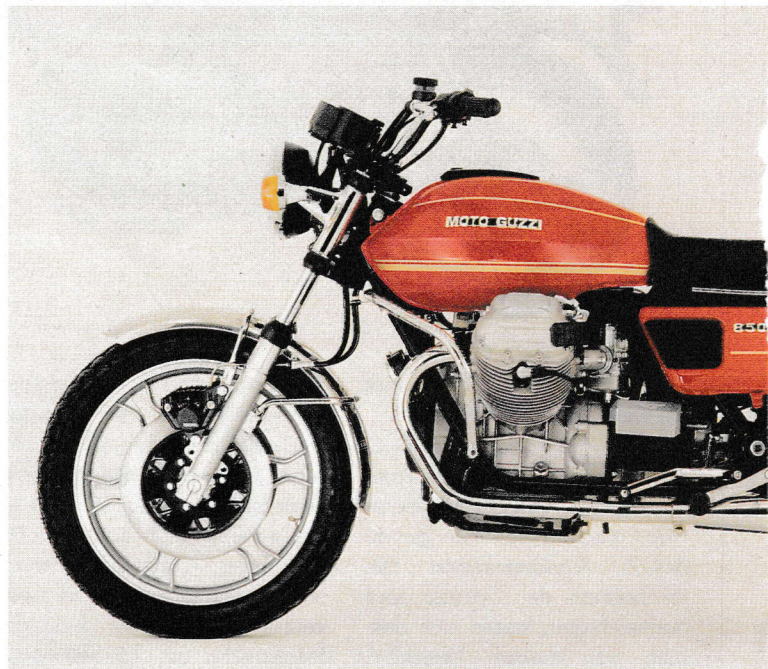
digen Kritik nun endlich überdrüssig, präsentiert Guzzi 1975 in der 850er T 3 das Integralbremssystem. Schon bei der Vierzylinder-Grand-Prix-Rennmaschine von 1952 hat man mit einem derartigen Bremssystem, bei dem Vorder- und Hinterradbremse über einen einzigen Hebel betätigt werden, experimentiert. Enrico Lorenzetti gewann damit 1953 in Hockenheim. 1968 läßt Tonti sich ein solches mechanisches System für die V 7 patentieren. Doch erst 1975 bringt Umberto Todero zusammen mit den Brembo-Technikern die Anlage — diesmal hydraulisch gesteuert — endlich zur Serienreife.

Bei dieser Anlage wird vom Fußpedal sowohl die hintere als auch die linke vordere Scheibe betätigt. Ein Hydraulikventil sorgt für optimale Druckverteilung zwischen Vorder- und Hinterrad. In jeder Fahrsituation, auf jedem Untergrund und mit jeder Beladung bleibt gewährleistet, daß das Hinterrad zuerst blockiert. Die rechte vordere Brems scheibe, vom Handhebel



betätigt, dient nur noch als »Notbremse«. Von diesem Dreis Scheiben-Bremssystem erhält die T 3 — die »Ti tre« — ihren Namen. Eine T 2 gab es nie.

Abgesehen von der Bremsanlage unterscheidet sich die T 3 kaum von ihrem Vorgängermodell. Die Linienführung mit dem fülligen 25-Liter-Tank, der schlanken, langgestreckten Auspuffanlage und der langen, bequemen Sitzbank bleibt bis auf winzige Details — die Seitendekel zum Beispiel — erhalten. Die Fahrgestell-Nummern der T 3 beginnen mit dem Kürzel »VD«,



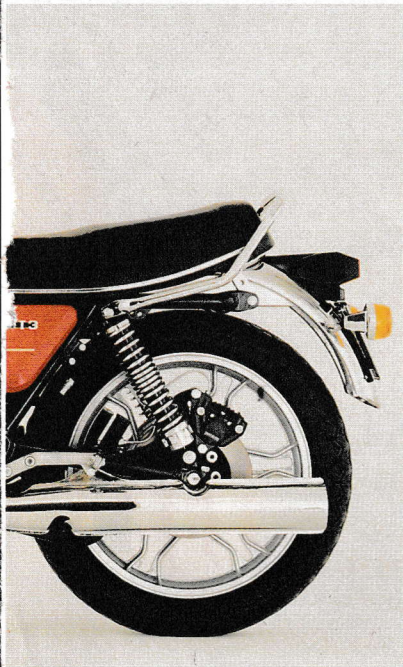
die 850 T-Nummern mit »VC«. Die Motorleistung ändert sich nur geringfügig: 59 PS stehen jetzt in den Papieren. Die Endübersetzung fällt ein wenig kürzer (7/33) aus. Die Höchstgeschwindigkeit steigt dennoch um drei Einheiten auf 187 km/h.

Parallel zur Standard-T 3 wird eine der beliebtesten Guzzis überhaupt, die 850 T 3 California, angeboten. Sie unterscheidet sich von der Ur-Version durch eine Frontscheibe, Sturzbügel vorn und hinten, Trittbretter für den Fahrer, zwei Kunststoff-Koffer und eine elegant geschwungene Sitzbank. Die Maschine findet wegen ihres aufregenden Äußeren geradezu reißenden Absatz. Viele typisch italienische Kleinigkeiten an diesem wie an allen anderen Motorrädern der T-Reihe — labberige Koffer, ungenauer Tacho, funzelige Kontrolleuchten, pöfelige Schalter — können einen Perfektionisten zwar zur Weißglut treiben, den echten Guzzi-Fan stören sie kaum.

Die letzte Ausbaustufe der »Rundmotor-Tourer« ist 1980 die 850 T 4. Sie unterscheidet sich von der T 3 noch weniger als diese von ihrer Vorgängerin. Dokumentiert wird dies schon durch die unveränderte Modellkennung (VD) in der Fahrgestell-Nummer. Auffällig ist allein die von der V 1000 SP entlehene voluminöse Lenkerverkleidung.

Die letzte Variante der 850 T 3: Ab 1979 wurde die Maschine mit neomodischen Leichtmetall-Gußrädern und einer sanft geschwungenen Sitzbank ausgestattet. Der klassische Zweizylinder-V-Motor wurde nahezu unverändert von der 850 T bis zur T 4 eingebaut.

Eine der beliebtesten Guzzis überhaupt — die 850 T 3 California. Sie unterschied sich von der Basisversion durch die Windschutzscheibe, Sturzbügel vorn und hinten, Koffer und Trittbretter für den Fahrer.



Die Auspuffrohre schwingen sich nun leicht nach oben. Statt der schönen Speichenräder kommen — wie schon bei den ab 1979 ausgelieferten T 3-Modellen — Leichtmetall-Gußräder zum Einsatz. Die üppig gepolsterte Sitzbank stammt ebenfalls von der V 1000 SP.

1983 dann gibt's mit der 850 T 5 einen deutlichen Schnitt in der Entwicklung der T-Modelle. Das wird schon an der äußeren Form der Zylinder ersichtlich. Die sind nämlich nicht mehr schön rund, sondern eckig wie bei der gleichzeitig gebauten California II und der Le Mans III. Von der stammt auch der Motor. Einziger Unterschied zur Le Mans sind die geringfügig kleineren Ventile und 30er statt 36er

Die Bremsen — Einzelscheibe vorn und Trommel hinten — sind die Achilles- ferse der 850 T

Vergaser. Mit 67 PS bei 6.900 U/min überbietet der Rechteckmotor die Leistungswerte der »Rundlinge« deutlich.

Die T 5 bedeutet auch die Abkehr vom alten »Form-follows-Function-Styling«, das bis jetzt in der Konstruktions-Abteilung gehegt und gepflegt wurde. Für die Formgebung der T 5 zeichnet

das De Tomaso-Design-Büro in Modena verantwortlich. Modische 16-Zoll-Räder und jede Menge buntes Plastik dokumentieren die Annäherung an japanisches Styling. Vielleicht ist dies einer der Gründe, warum die T 5 zum Flop wurde. Während sich sogar heute noch über 1.200 T 3-Modelle im bundesdeutschen Straßenverkehr tummeln, findet die T 5 bis 1988 gerade mal 460 Besitzer. Da hilft selbst gründliche Modellpflege im Jahr 1985 — 18-Zoll-Hinterrad und neue Verkleidungs-scheibe — wenig. Die »Fünfer« bleibt ein. Ladenhüter. Dabei sind Guzzi-Fahrer, die sich für die T 5 entschieden haben, meist recht glücklich mit ihrem Gerät.

Wer nach einem gebrauchten Guzzi-Tourer sucht und sich am Knick-Knack-Styling nicht stört, kann unter Umständen mit einer T 5 für relativ wenig Geld ein gutes Motorrad an Land ziehen. Dabei sollte man dem Wörtchen »relativ« an dieser Stelle besondere Beachtung schenken. Guzzi — und das gilt besonders für die älteren — sind geradezu unverschämte teuer. Eine guterhaltene T 3 California wird selten unter 8.000,— DM angeboten, für wirklich gut gepflegte und wenig gelaufene Exemplare werden manchmal schon fünf-stellige Summen verlangt — ein Wahnsinn. Dabei spielt natürlich auch eine Rolle, daß insbesondere die T 3- und T 4-Versionen nahezu keine besonderen Maken oder Schwächen haben — sieht man mal von der üblichen italienisch-lässigen Ausführung vieler Details ab. Die Motoren erreichen nicht selten sechs-stellige Kilometerleistungen. Und eine Motorrevision kommt nicht übermäßig teuer. Ein Satz Kolben und Zylinder schlägt mit maximal 750,— DM zu Buche. Dazu kommt, daß die meisten Ersatzteile auch heute noch problemlos zu bekommen sind. Abzurufen bleibt für den Otto-Normal-Fahrer eigentlich nur von der ersten 850 T. Die Mängel an der Bremsanlage und der hohe Belagverschleiß machen die Maschine nur für Oldie-Fans interessant.

Wolfgang Zeyen

