

Expedition Alltag

Seit 40 Jahren hält Klaus Stockschlaeder seiner Moto Guzzi Sahara die Treue. Nicht nur, weil es hierzulande ein Einzelstück ist.

Text und Fotos von Hubert Hecker



Schiebung: Nur fürs Foto, denn die Sahara erwies sich als zuverlässig

Dieses Ding muss ich haben, schoss es Klaus Stockschlaeder durch den Kopf. Das war vor 40 Jahren, im August 1975. Vor ihm auf dem Küchentisch lag das aktuelle Heft von „Das MOTORRAD“ mit dem Test der Moto Guzzi Sahara, einer Sonderauflage der Nuovo Falcone. Jener in Italien seit den 50er-Jahren überwiegend von Polizei und Militär bewegte Maschine, mit liegendem 500er-Viertakt-Einzyylinder und braven 25 PS. Augenfälligstes Unterscheidungsmerkmal zu den Behördenkrädern waren die sandfarbene Lackierung mit dem „Sahara“-Schriftzug. Expeditionstaugliche Ausstattungsdetails waren jedoch weder vorhanden noch bestellbar. Immerhin, die Technik war ja lange genug erprobt, zudem versprach die moderate Leistungsausbeute die für Wüstendurchquerungen gewünschte Zuverlässigkeit.

Eine solche hatte Klaus, damals 20 Jahre jung und Besitzer einer 250er-Honda, nicht im Sinn. Aber auch die heimische Eifel verlangte dem Material, besonders in langen Wintern, ganz schön was ab. Klaus hatte schon länger von einer richtig rustikalen Maschine für den täglichen Einsatz geträumt. Von seiner nervösen 250er-Drehorgel hatte er jedenfalls genug. Da erschien ihm dieser urige 500er-Dampfhammer aus Mandello del Lario doch viel begehrenswerter.

Einzelstück zum stolzen Preis

Umgehend kontaktierte er daher den deutschen Guzzi-Importeur, die Firma Motobécane in Bielefeld, um die Bestellung seiner Traummaschine zu platzieren. Doch die Euphorie bekam sogleich einen Dämpfer. Nein, es täte ihnen sehr leid, aber dieses Modell würde nicht auf den deutschen Markt gebracht, hieß es. Man könne auch keines besorgen. Einziges Exemplar sei die von „Das MOTORRAD“ getestete Sahara, die anschließend von Stuttgart nach Düsseldorf zur Firma Hein Gericke ging. Doch so schnell gab Klaus nicht auf, die Leitung nach Düsseldorf zum Chef persönlich stand prompt. Doch der Hein meinte erst einmal, dass er die Guzzi nicht hergeben wolle. Nach einigem Hin und Her ließ er sich dann doch erweichen – zum stolzen Preis von 4500 Mark. Ziemlich happig für den jungen Stockschlaeder, der aber nicht weiter handeln wollte. Weil er fürchtete, dass Gericke dann den Rückzieher machen könnte.

So hatte der euphorisierte Klaus verdammt viel Geld für die Italienerin ausgegeben. Der stolze Betrag schien aber nicht unbedingt gerechtfertigt, denn die Fertigungsqualität war eher dürftiger Natur. Der Spruch „rostet bereits im Prospekt“ traf hier tatsächlich zu. Obendrein hatten

die MOTORRAD-Tester die Gute nach dem Test verdrückt in die Kiste gepackt. War Klaus aber egal. Frohen Mutes brachte er den neuen Schatz auf Hochglanz, was unter anderem die Bearbeitung des Aufpuffs mit der Drahtbürste und anschließendem Lackauftrag bedeutete.

Doch Klaus musste noch weitere Hürden überwinden. Denn die Sahara, die sich lediglich farblich von der Polizeimaschine unterschied und weitgehend mit der 1971 erschienenen zivilen Variante identisch war, wurde ja nicht offiziell nach Deutschland exportiert. Und somit gab es auch keine Papiere. Mangels anderer Quellen entnahm Stockschlaeder die technischen Daten dem MOTORRAD-Testbericht, ließ sich diese bei der Firma Motobécane bestätigen und fuhr sein „Einzelstück“ anschließend mutig beim TÜV vor. Tatsächlich gab es den behördlichen Segen ohne Probleme, und so konnte es endlich raus auf die Straße gehen.

Für Stockschlaeder, Motorradfahrer mit Leib und Seele, sollte die Guzzi schließlich lange Zeit einziges Fortbewegungsmittel sein. Vom ersten Tag an wurde sie nicht geschont, bei Wind und Wetter durch Ardennen, Vogesen, Alpen, Eifel und Hohes Venn gescheucht. In den vergangenen 40 Jahren diente Klaus die Guzzi, die mittlerweile knapp 200 000 Kilometer gelaufen ist, zu jeder Jahreszeit als zuverlässiges Transportmittel. Ohne entsprechende Modifikationen für mehr Alltags- und Langzeit-tauglichkeit hätte sie ihr Leben vermutlich schon nach wenigen Jahren ausgehaucht. Nachdem der erste Auspuff bereits nach kurzer Zeit dem Rostfraß zum Opfer gefallen war, wurde der Ersatz von einem Spezialisten zunächst alitiert und dann lackiert – hält bis heute.

Außerdem wurden nach und nach sämtliche Blechteile verzinkt, ebenso der Doppelschleifen-Rohrrahmen. Anschließend wurde dieser mit Öl ausgeschwenkt und wieder dicht gemacht. Das hat das Fahrgestell bis heute bestens vor Korrosion geschützt. Weiterhin spendierte Klaus seiner Guzzi Felgen und Speichen aus Edelstahl, nicht nur fürs Auge. Auch die bekannte Schwachstelle der Nuovo Falcone, nämlich die mangelhafte Schmierung des Einlassventils, eliminierte der angehende Kfz-Mechaniker mit einer separaten Ölleitung. Die Standfestigkeit profitierte überdies vom Austausch des unzureichenden Serien-Ölfilters gegen ein brauchbares Exemplar und den Einbau einer Hochdruck-Ölpumpe sowie einer elektronischen Zündung. So gerüstet, springt der Oldie auch heute noch sofort an und läuft und läuft und läuft, wie man es dem seligen VW Käfer nachsagt.

Dass die Guzzi ihr Leben lang als echtes Arbeitstier erhalten musste, sieht man

ihr an. Und soll man auch, wie Klaus Stockschlaeder betont. Auf makellose Optik hat er nie Wert gelegt. Weder, was das Gesamtbild der Maschine noch die Ästhetik der technischen Modifikationen anging. Zuverlässigkeit und Nutzwert waren für ihn immer die einzigen Kriterien, die ihm wichtig waren. So schreckte er auch nicht davor zurück, das eine oder andere defekte, abgefallene oder weggerostete Teil durch ein funktionierendes aus japanischer Produktion zu ersetzen.

Mit Seitenwagen praktischer

Ähnlich pragmatisch ging der Student damals zu Werke, als es galt, die Vielseitigkeit der Falcone zu verbessern. Als sich die Gelegenheit ergab, vermählte Klaus seine Guzzi mit einem Steib-Seitenwagen. Wegen der besseren Transportmöglichkeiten. Und – natürlich – aus Spaß an der Freude. Zwei Mal mußte die Guzzi sogar als Umzugs-Helfer herhalten. „Okay, da musste ich natürlich mehrmals fahren“, erinnert sich Klaus an die Umzugsfahrten.

Auf dem Weg zur neuen Studentenbude im holländischen Vaals – das SchenGENER Abkommen war dereinst noch in weiter Ferne, die Zöllner hatten somit jeden Grenzübertritt abzunicken – erregte seine seltsame Fuhrer den Argwohn des diensthabenden Beamten. Ein nach Afrika-Feldzug aussehendes Gespann mit Kühlschranks im Boot und Sitzsack auf dem Sozius erschien ihm als sichere Beute. Konnte doch nur ein Haschbruder oder Bombenleger sein! Zur Enttäuschung des dienstbeflissenen Zöllners entpuppte sich der Inhalt des voluminösen Transportguts

als unverdächtiges Styropor, weshalb er „Trasporti Internazionali Guzzi Falcone“ ziehen lassen musste.

Von einer bis heute denkwürdigen Begebenheit zeugt die Delle im verchromten Lampenring. Bei einer winterlichen Kolonnenfahrt auf schmierigem Untergrund bremste plötzlich der vorausfahrende Lkw. Klaus musste spontan in die Eisen, mangels Traktion schob die Fuhrer ohne nennenswerte Verzögerung unaufhaltsam und bedrohlich in Richtung des mittlerweile zum Stillstand gekommenen Lastwagens. Mit blockierendem Vorderrad und voll eingefederter Gabel brachte er das Gespann genau unter der Pritsche des Brummis zum Stehen. Pech im Glück: Beim Ausfedern knallte der Scheinwerfer gegen die Ladeklappe. Eine weitere Anekdote, von denen Klaus nach vier gemeinsamen Jahrzehnten natürlich noch viele erzählen könnte, ereignete sich auf einer weihnachtlichen Urlaubsfahrt mit seinem Kumpel und dessen NSU-Gespann in die Vogesen. Regnerisch, aber außergewöhnlich mild war es damals gewesen. So warm, dass man mit nacktem Oberkörper vom Zelt zum Duschen laufen konnte.

Am Vorabend der Abreise feierten die beiden mit Einheimischen in der Dorfkneipe, als ein Mädchen in die Gaststube stürzte. „Il neige, il neige!“, rief sie. Tatsächlich, es schneite, und wie! Ein plötzlicher Wetterumschwung ließ die Temperatur über Nacht auf minus 23 Grad absacken. Am nächsten Morgen waren die beiden Gespanne unter einer dicken Eisschicht begraben. Nichts ging mehr. Also wurden die Räder mit einem Eispickel mühsam ausgegraben, im Gastraum aufgetaut, getrocknet und draußen wieder eingebaut. Bei klirrender Kälte traten die Gespannfahrer dann die Rückreise nach Deutschland an. Alle fünf Kilometer, mehr ging beim besten Willen nicht am Stück, wurde angehalten. Runter von den Böcken, mehrere Runden um die selben gelaufen, um die Gliedmaßen wenigstens ansatzweise auf Temperatur zu halten, dann ging's weiter.

Heute kaum noch vorstellbar. Aber damals gab es eben noch Leute, die Touren ohne Langzeitprognosen der Wetter-App ihres Smartphones planten. Wie Klaus Stockschlaeder, unseren Sahara-Extremisten, den einst die trefflichen Formulierungen von Paul Simsa angefixt hatten. „Hier wird noch angesaugt, kraftgehoben und ausgepufft“, schrieb der MOTORRAD-Tester 1975 über die Sahara-Guzzi.

Heute, 40 Jahre später, kann Klaus diese Zeilen aus dem Test von „Das MOTORRAD“ voll und ganz bestätigen: Moto Guzzi Sahara, das ist für ihn die schönste Art, Tempo 85 zu fahren. □



Gut geschmiert: separate Ölleitung fürs Einlassventil



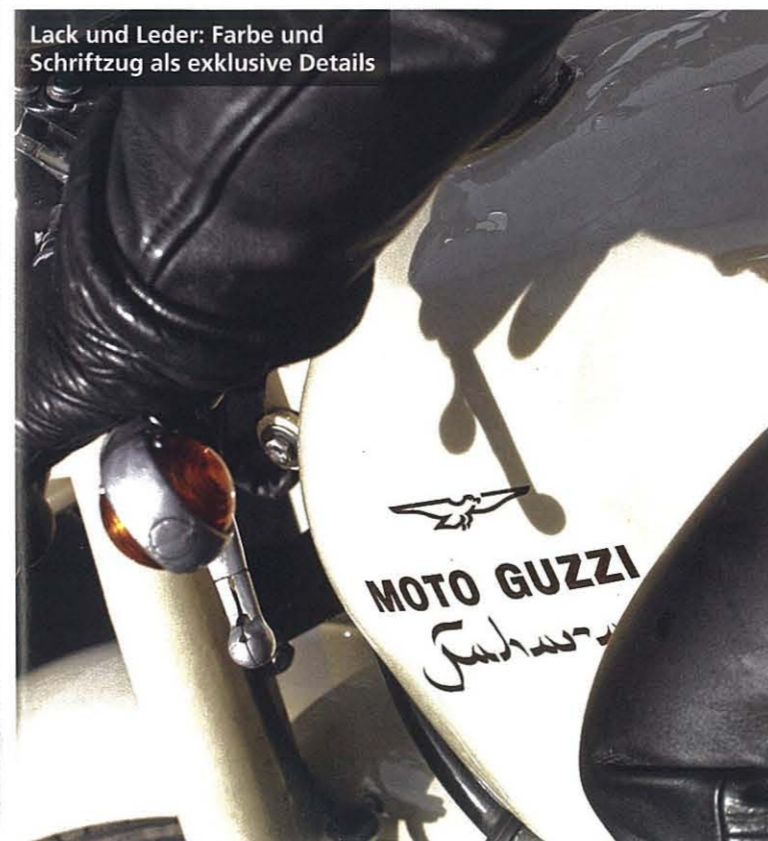
Bewährter Rostschutz: erst alitieren, danach lackieren



Sicher ist sicher: verbesserte Ölpumpe mit Druckanzeige



Praktiker: mehr Transportkapazität mit dem Steib-Boot



Lack und Leder: Farbe und Schriftzug als exklusive Details



Gemütlich: für Klaus die schönste Art, 85 zu fahren

DATEN*

Moto Guzzi Sahara

Motor: Luftgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, längs liegend, zwei Ventile, über eine untenliegende Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel betätigt, Bohrung x Hub 88 x 82 mm, Verdichtung 6,9:1, Hubraum 499 cm³, Leistung 25 PS bei 4800/min

Kraftübertragung: Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Vierganggetriebe, Kettenantrieb

Fahrwerk: Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, hydraulisch gedämpfte Telegabel vorn, Zweiarmschwinge mit zwei Federbeinen hinten, Drahtspeichenräder mit Stahlfelgen, Reifen vorn und hinten 3.50-18, Duplex-Trommelbremse vorn, Ø 210 mm, Simplex-Trommelbremse hinten, Ø 210 mm

Maße und Gewichte: Radstand 1450 mm, Gewicht vollgetankt 219 kg, Tankinhalt 19 l

0-100 km/h: 19,5 s

Höchstgeschwindigkeit: 122 km/h

*Solomaschine aus Test in Das MOTORRAD 18/1975