

8

4. April 1987 DM 4.50

Finnland lmk 16.-, Italien Lit 4500, Niederlande fl 5.50, Österreich öS 37.- (inkl. MwSt.),
Spanien Ptas 380.-, Schweiz sfr 4.50, Printed in Germany

E4973 D

MOTORRAD



ENDLICH KLASSISCH

Mille GT, neu von Moto Guzzi

Gesucht: Die beste 1000er (Teil 1) **Die Idee:** Das Motorrad für alle Fälle
Grand Prix: WM-Start in Japan **Unterwegs:** In Berlin und Jugoslawien
Zulassungen: Wir sind Millionäre **Führerschein:** Ihre letzte Chance?

IM BLICKPUNKT

MOTORRAD-Konzept Bauherren-Modell	74
--------------------------------------	----

TEST & TECHNIK

Big Bike-Vergleichstest, Teil I Tausend und eine Nacht	6
Moto Guzzi Mille GT: Fahrbericht Einfach Guzzi	18
Ducati 851 cm³ Desmo: Technik Alles unter Kontrolle	30
BMW R 80 G/S gegen Honda Transalp Schichtwechsel?	42
Motorradbestand in Deutschland Die Million	58
Yamaha FZX 750: Test Einzelfall	68
Fuhrpark Honda XBR 500 S	73

AKTUELL

Das Nachrichtenmagazin	86
------------------------	----

SPORT

Superbiker-Rennen in Monthléry/F Lehrstunde	152
Großer Preis von Suzuka/Japan Kurz und gut	156
Mini-Eisspeedway Rutschpartie	164
Interview mit Freddie Spencer „Auf den Rückfall vorbereitet sein“	170

SERVICE

Tips rund ums Motorrad	176
------------------------	-----

UNTERWEGS

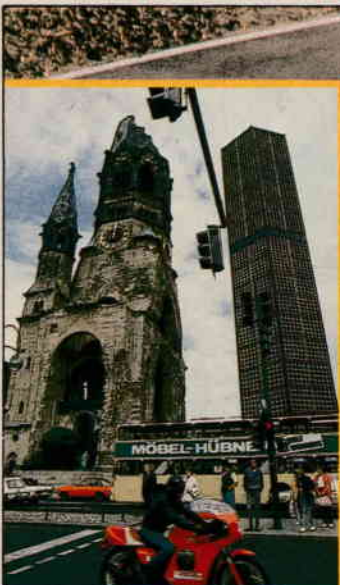
Stufenführerschein Schulspurt	190
MOTORRAD-Festivals 1987 Extradrei	194
Reise durch das Kosovo Land der Skipetaren	196
Elektro-Dreirad Geistesblitz	206
Unterwegs mit Wiggerl Kraus Ja, so warn's	210
Kalender	214

BERLIN

Motorradstadt Berlin Biker-Getto	219
Tips und Treffs Was? Wann? Wo?	224
Alte Berliner Motorradmarken heute Sesam öffnet sich	226
BMW-Motorradwerk in Spandau Bayern aus Berlin	228
Ost-West-Dialog in Berlin Verkehrte Welt	229
Berliner Bikerszene Treibhaus	230

RUBRIKEN

Leserbriefe, Thema 1	4
Impressum	93
Steckbrief	151
Vorschau	234



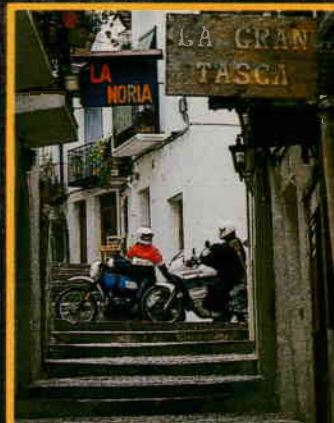
Verrückt: Die Berliner Motorradszene im Jubiläumsjahr. Seite 218



Klassisch: Mit der Moto Guzzi Mille GT greifen die Italiener auf Bewährtes zurück. Fahrbericht Seite 18



Sportlich: Die Big Bikes von Honda, Kawasaki, Suzuki und Yamaha im Vergleichstest Teil I. Seite 6



Sonnig: Honda Transalp und BMW R 80 G/S in Spanien. Vergleichstest Seite 42

SAAB 900 TURBO 16 CABRIOLET.
DER HIMMEL AUF ERDEN.



Nie wo
einfach
heute!

Moto Guzzi Mille GT: Fahrbericht

Einfach Guzzi

Die Karten liegen auf dem
Tisch: Die Zukunft von Moto Guzzi
ist die Vergangenheit. ▷



er so
ch wie

Was ist gut und
schnell und
gar nicht teuer?

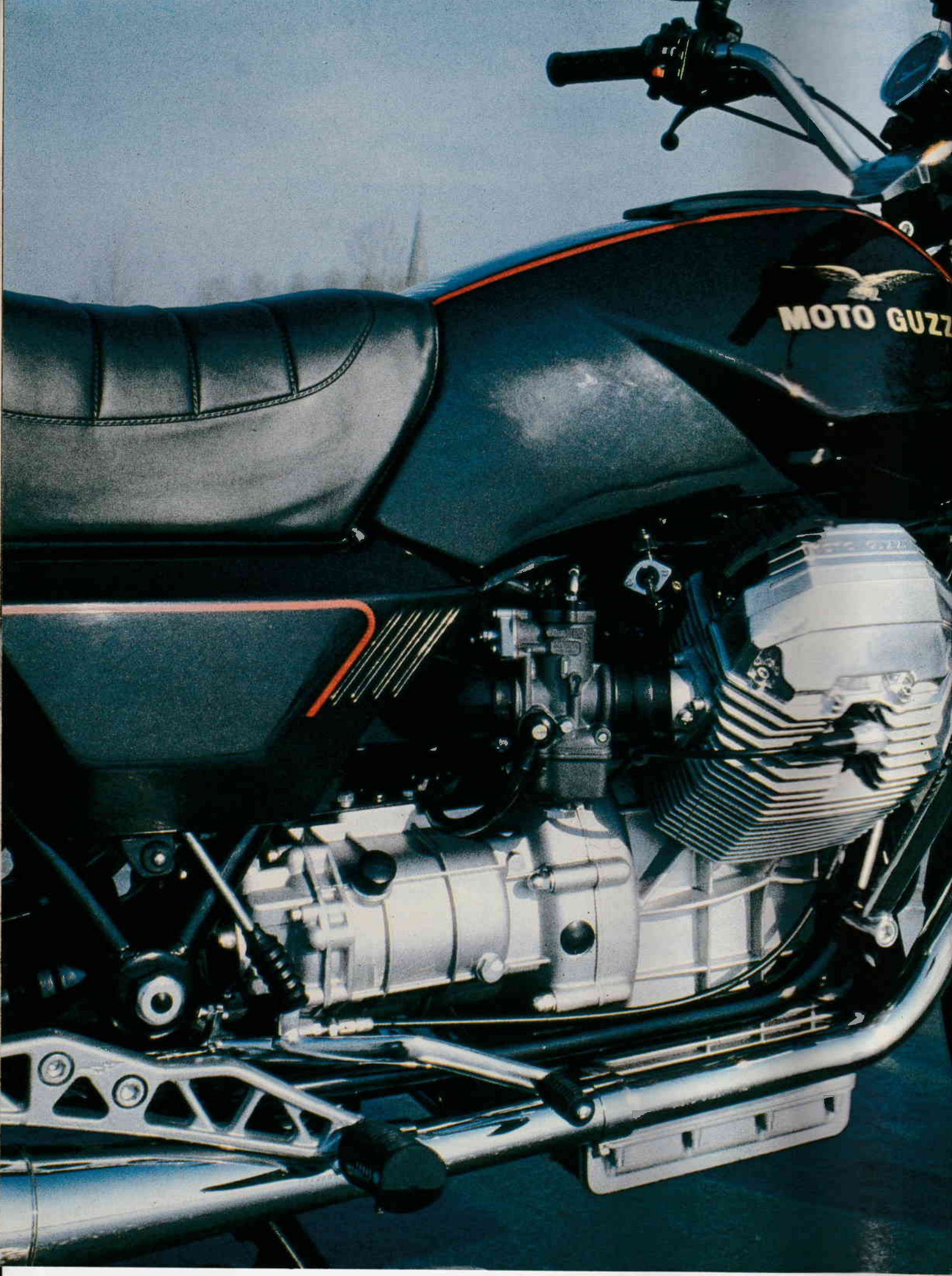
Dies ist gar keine Pressfrage:
Im Freizeitmagazin Stern.

DER
NEUE
GROSSE
SPEZIAL
ATLAS

nsbäck

GUZZI





MOTO GUZZI



**Übersichtliche Instrumente,
Schalter für Warnblinkanlage**



**Zwei Zylinder im Guzzi-
typischen 90-Grad-Winkel**



**Viel Tank, viel Sitzbank –
ein Styling ohne Schnörkel**

Moto Guzzi Mille GT: Fahrbericht

Namen sind Schall und Rauch? Mitnichten, Namen können Symbole sein.

Fehlgeleitet durch ihre schon seit Jahren anhaltende Geschmacksverwirrung hatten die Guzzi-Bauer in Mandello del Lario nach langer Ratlosigkeit und ermüdenden Disputen in verschnörkelter Schrift „Limited Edition“ auf die Seitendeckel geschrieben. Das ist, wie unschwer zu erraten, englisch. Ein englischer Name auf der klassischsten Guzzi seit der seligen 850 T3 von 1976.

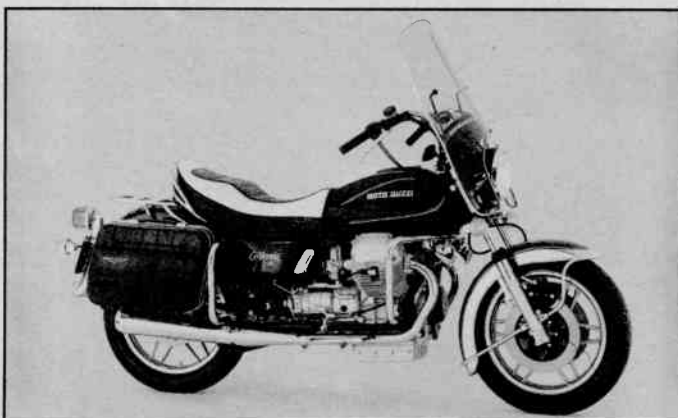
Erhard Just, Geschäftsführer des deutschen Moto Guzzi-Importeurs Motobécane, sah die Bescherung und ordnete den Namen Mille GT an – Mille für Tausend, GT für Grand Turismo: „Die Neue ist ein klassisch italienisches Motorrad, dazu paßt keine englische Bezeichnung.“ Der Mann darf das, denn er und seine Techniker in Bielefeld haben dieses Motorrad erdacht und exklusiv für Deutschland bestellt.

Den Bielefeldern war klar geworden, daß die Modellpolitik von Moto Guzzi für sie höchst problematisch ist. Auch MOTORRAD hatte in Heft 9/86 einen eigenen Entwurf einer Moto Guzzi vorgestellt, der wie die Mille GT sehr schlicht ausgefallen war: „Auf Verkleidung, Seitendeckel und Spoiler kann sie durchaus verzichten.“

In Italien kommen Motorräder wie die betont schicke Le Mans IV und die poppige V 75 zwar an, aber deutsche Fans sind Asketen. Hierzulande ist zuviel Kunststoff für eine italienische Maschine verhängnisvoll. Genauso schlimm sind die Geradeauslaufprobleme, die sich die zuvor als absolut stabil geltende Le Mans mit den 16-Zoll-



Die neue Mille GT (ganz oben) tritt das Erbe der 850 T3 von 1976 (oben) an. Der Lenker kommt von der T3, Tank und Sitzbank von der 1000 SP II (links). Die Räder liefert die California II (unten)



Rädern ihrer vierten Auflage eingehandelt hat.

Ein neues Motorrad mußte her. Aber nicht irgendeins – die wahre Guzzi mußte es sein. Ein Motorrad mitten im Brennpunkt all dessen, was seit vielen Jahren die Tradition dieser bedeutenden italienischen Marke ausmacht. Ein großes Tourenmotorrad, schlicht, aber ergreifend.

Alle erforderlichen Teile lagen schon in den Lagerhallen des italienischen Werks bereit, als warteten sie nur darauf, sich in der ihnen vorbestimmten natürlichen Konstellation zusammenzufinden. Rahmen, Motor und Getriebe sind ohnehin bei allen Moto Guzzi im wesentlichen gleich, abgesehen vom stärkeren Motor der Le Mans. Auf dessen höhere Leistung von 81 PS können Tourenfahrer aber leicht verzichten.

Dann begann die Kunst der Auswahl. Die Räder stammen von der California II, denn die haben hinten und vor allem vorn das für eine Guzzi endgültige Maß: 18 Zoll und keinen Millimeter weniger. Tank, Sitzbank und Heck liefert die einzige seelenverwandte Maschine im Guzzi-Programm, der verkleidete Großtourer 1000 SP II. Denn dessen Tank/Sitzbank-Kombination ermöglicht dem Fahrer die seriöse Sitzhaltung mit Knieschluß am Tank, und ▷

Moto Guzzi Mille GT: Fahrbericht

auch der Sozius hat es auf der Bank der SP II auf Dauer bequemer als auf dem Cowboy-sattel der California.

Für die Details wie die ansprechend verchromten Instrumentengehäuse und den schlichten runden Scheinwerfer ist weitgehend die V 65 Florida zuständig. Vor allem ist die Mille GT nach der Florida die zweite Moto Guzzi mit deutschen Armaturen. Heinz-Georg Valentin, Techniker bei Motobécane: „Wir wollten endlich mal vernünftige Schalter haben. Die Mille hat sie, von Magura. Sogar der Chokehebel sitzt am Lenker, da muß man nicht mehr unten am Motor suchen.“

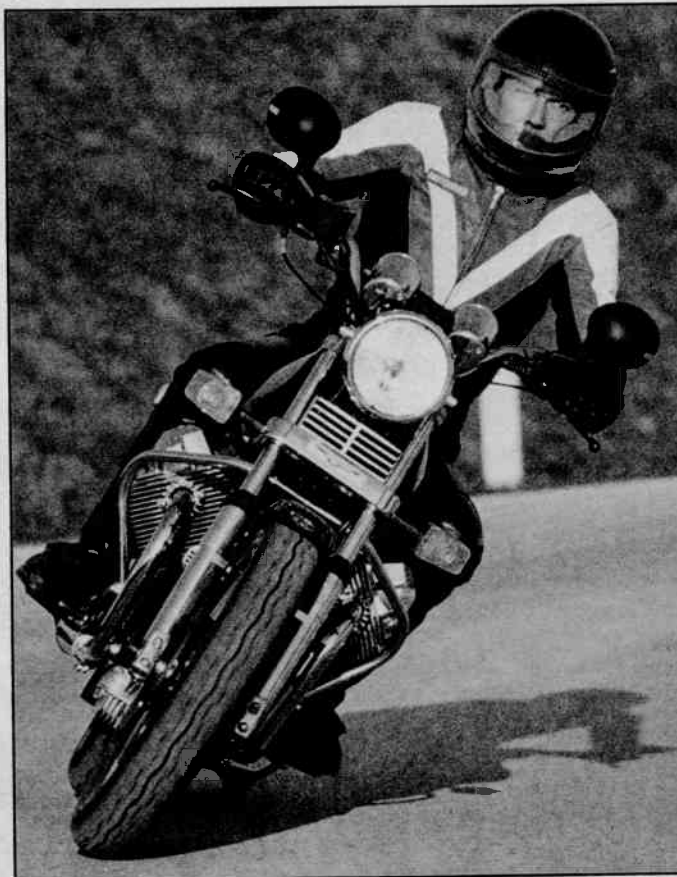
Zubehör

Die Deutsche Motobécane offeriert für die Mille GT spezielles Zubehör. Alle Preise – in Mark – beziehen sich auf die Nachrüstung am Motorrad:

Drahtspeichenräder	998,00
Gepäckträger	85,80
Ein Lafrancioni-Auspuffendrohr ohne TÜV	236,00
Elektronische Zündung	279,00
Schrick-Nockenwelle für mehr Durchzugskraft	417,00
Schwingenkit für 3.00-Zoll-Felge und 130er-Reifen	568,00
Drosselsatz auf 50 PS einschließlich TÜV-Freigabe	zirka 100,00
Windschild lenkerfest mit Halterung	170,00

Auch die urige 850 T3 hat ein Geschenk für ihren späten Nachfolger: die unverwechselbare breite und hohe Lenkstange. Die Spende lohnt sich, denn die Mille GT zeigt die gleiche schnörkellose Linie wie die T3. Da fehlen nur noch verchromte Rückspiegel und Schutzbleche.

Spätestens, wenn der großvolumige V2-Motor zum Leben erwacht, werden solche Überlegungen von der Druckwelle aus den beiden Auspuffrohren hinweggeblasen. Zuvor



Fotos: Schwab; Layout: Clemen

Die GT bleibt in Kurven und bei hohem Tempo stabil

muß der Fahrer freilich zwei konventionelle Benzinähne öffnen, sonst stehen die beiden 30 Millimeter großen Dellorto-Vergaser samt Beschleunigerpumpe im Trockenen. Auch wenn Membranbenzinähne oder gar elektrisch gesteuerte bedienungsfreundlicher wären: Die simple, Jahrzehnte

alte Mechanik schafft einfach Vertrauen.

Dieses Vertrauen hat auch der bewährte V2 selbst verdient. Der längs im Rahmen stehende Alugußblock spreizt seine luftgekühlten Zylinder im Winkel von 90 Grad. Eine halbhochliegende Nockenwelle steuert

über lange Stoßelstangen je zwei Ventile pro Brennraum. Das ist einfach, solide und überschaubar – eben klassisch.

Selbst bei Temperaturen unter dem Nullpunkt nimmt der Zweizylinder mit Choke sofort Gas an. Nach etwa einem Kilometer Fahrt darf dann der linke Dämen den Chokehebel in Ruhestellung drehen. Diese Hebelanordnung, die exakte Dosierung ermöglicht, wurde zuerst vor vier Jahren von Yamaha an der XJ 900 eingeführt und hat sich seitdem mit der Eigendynamik optimaler Lösungen immer weiter durchgesetzt.

Die willige Gasannahme des Motors begeistert vor allem bei niedrigen Drehzahlen. Ab 1000/min ist ruckfreies Beschleunigen möglich, und ab 2000/min legt sich der 942 cm³ große Motor schon richtig ins Zeug. Bei ruhiger Fahrweise muß der Reiter das 67 PS starke Kraftwerk nie über 4000/min drehen lassen. Bei dieser Drehzahl erreicht die Guzzi im letzten ihrer fünf Gänge Tempo 130, also eine ausgezeichnete Marschgeschwindigkeit für große Touren. Dank der enormen Durchzugskraft kann der Fahrer auch auf der Landstraße bei Ortsdurchfahrten den Schalthebel ruhen lassen. Er rollt dann leise mit 50 km/h durch das dörfliche Treiben, und am Ortsausgang reicht eine kurze Drehung am Gasgriff, um den Zweiventiler aus dem tiefen Drehzahlkeller wieder auf Touren kommen zu lassen.

Die Töne, die der betagte Motor bei solchen Aktionen produziert, klingen so gar nicht nach den Arbeitsgeräuschen eines Verbrennungsmotors. Es bollert so tief und weich aus den Auspuffrohren, daß dieser Sound selbst hartnäckigen Motorradgegnern gefallen könnte. Dabei schwingt die ganze Maschine bis 2000/min von links nach rechts, gerade so, wie es die Zündungen der großen Einzelzylinder wollen. Über 2000/min gibt sich der leicht kurzhubig ausgelegte V2 sehr manierlich und lauf ruhig. Vibrationen finden kaum statt, ▷

Moto Guzzi Mille GT: Technische Daten*

Motor

Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor, ohv, Stoßstangen und Kipphebel, je zwei Ventile, Bohrung x Hub 88 x 78 mm, Hubraum 942 cm³, Verdichtung 9,2, Nennleistung 49 kW (67 PS) bei 6700/min, max. Drehmoment 76 Nm (7,7 kpm) bei 5200/min, zwei Dellorto-Vergaser, Ø 30 mm, Lichtmaschine 280 W, 14 V/20 A, Batterie 12 V/30 Ah, Zweischeiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe, E-Starter, Sekundärtrieb über Kardanwelle.

Fahrwerk

Doppelschleifen-Rohrrahmen, luftunterstützte Teleskopgabel vorn, Standrohrdurchmesser 38

mm, Federweg 125 mm, zwei Koni-Federbeine, Federweg 75 mm, Radstand 1535 mm, Lenkkopfwinkel 62,5 Grad, Nachlauf 92 mm, Integral-Bremssystem, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 300 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 264 mm, Betätigung vorn/hinten hydraulisch, Bereifung vorn 110/90 H 18, hinten 120/90 H 18.

Maße und Gewichte

Länge 2210 mm, Stahlrohrlenker 760 mm breit, Gewicht vollgetankt 246 kg, zulässiges Gesamtgewicht 440 kg, Tankinhalt 22,5 Liter, davon vier Liter Reserve.

Preis

11 550 Mark

* Herstellerangaben

Moto Guzzi Mille GT: Fahrbericht

denn bei dem Zylinderwinkel von 90 Grad ist der Massen- ausgleich kein Problem.

Nur die erlahmende Drehfreude und die anwachsenden mechanischen Geräusche signalisieren dem Mille-Fahrer, daß er sich dem gelben Drehzahlmesserbereich bei 7000/min nähert. Den roten Bereich dagegen sollte die Drehzahlmesser- nadel auf keinen Fall zu sehen bekommen, denn da erreicht

Auch das Fahrwerk mit dem konventionellen Doppelschleifen-Rohrrahmen hält, was der Motor verspricht. Bis hinauf zur Höchstgeschwindigkeit ist der Geradeauslauf ohne Tadel. Und das, obwohl der Fahrer aufrecht hinter dem breiten Lenker im Wind segelt und daher leicht selbst Störeinflüsse auf die Lenkung überträgt. Doch sogar bewußt eingeleitetes Pendeln bleibt ohne Resonanz. Nur beim Überfahren von Längsrillen im spitzen Winkel bewegt sich der Lenker einmal kurz hin und her, dann herrscht wieder Ruhe.

Scheibenbremsen abgerundet. Hat der Guzzi-Fahrer sich erst einmal an die Wirkungsweise des Integralbremssystems gewöhnt, dann wird der schnelle Tritt auf den Fußbremshebel, der ja auch eine Bremsscheibe vorn aktiviert, zur Selbstverständlichkeit.

Erst bei Gewaltbremsungen muß über den Handbremshebel die zweite Scheibe im Vorderrad eingreifen. Bei gemächlichem Tourentempo kommt der Fahrer jedoch oft völlig ohne Bremse aus. Der Motor selbst bremst so stark, daß die

schine bieten sollte, kann die Mille aber sowieso nicht verwöhnen. Zwar sind die Sitzpositionen für Fahrer und Beifahrer aufrecht und bequem; die Sitzbank verfügt auch über genügend Platz und eine üppige Polsterung, doch die Federelemente sind zu hart abgestimmt. Sowohl die Telegabel mit Luftunterstützung und 38 Millimetern Standrohr-Durchmesser als auch die verstellbaren Konifederbeine lassen selbst in der weichsten Einstellung zu viele Stöße an Handgelenke und Gesäß durchkommen.

Das lag bei der Testmaschine sicher teilweise an den winterlichen Testbedingungen, die das Öl in den Dämpfern erstarren ließen. Aber erfahrungsgemäß sind alle großen Guzzi vorn wie hinten in der Druckstufe zu hart gedämpft.

Abgesehen von dieser Komfortschwäche ist diese neue Guzzi ein gelungenes und harmonisches Motorrad. Hinzu kommt ein Verkaufspreis, der mit 11 550 Mark sicher nicht zu hoch angesiedelt ist. Eine technisch ausgereifte 1000-cm³-Tourenmaschine aus europäischer Fertigung gibt es sonst nirgendwo für so wenig Geld. Mit Traditionspflege sind die Italiener eben besser beraten als mit ihren Versuchen, ständig dem neuesten Trend der Technik hinterherzulaufen.

Für ganz konservativ eingestellte Käufer bietet die Deutsche Motobécane zudem noch ein Zubehörprogramm an, das sogar Speichenräder für die GT enthält (siehe Liste auf Seite 26).

Ab April dieses Jahres sollen über 250 Exemplare der Mille ihre Käufer finden. Begrenzt ist die Serie vorerst nicht, auch wenn der erste Name Limited Edition dies vermuten ließe. Dagegen ist der richtige Name Mille GT viel ehrlicher und symbolträchtiger. Die Guzzi ist eine 1000er für große Touren und ein Motorrad, das der italienischen Motorradindustrie den richtigen Weg weisen könnte.

Thomas Wüsten

Interview mit Erhard Just, Motobécane

MOTORRAD: Sie haben Moto Guzzi Italien veranlaßt, innerhalb kürzester Zeit ein neues Modell zu bauen. Reichte das bisherige Modellprogramm nicht aus?

Just: Meine Mitarbeiter und ich sind fest davon überzeugt, daß die deutschen Kunden eine klassische Guzzi mit 1000 cm³ wollen. Deshalb wird die Mille GT eigens für den deutschen Markt gebaut. Als kleiner Anbieter müssen wir uns ganz klar danach richten, was der Markt verlangt. Außerdem halten wir eine Pflege der traditionellen Maschinen für eine sehr sinnvolle Arbeit an unserem Modellprogramm.

MOTORRAD: Also wird der V2-Motor mit 1000 cm³ noch eine große Zukunft haben?

Just: Der große V-Motor ist die Hauptantriebsquelle im Guzzi-Motorradprogramm. Es wird ihn so lange geben, wie dies technisch unter der Berücksichtigung der Geräuschvorschriften möglich ist.

MOTORRAD: Welche Verkaufsaktivitäten planen Sie neben der neuen Mille?



**Erhard Just, 47,
Geschäftsführer von
Motobécane**

Just: Wir bieten ein Zubehörprogramm an, das es jedem Moto Guzzi-Fahrer gestattet, sein Fahrzeug individuell auszustatten. Zusätzlich gibt es 50-PS-Drosselsätze mit ABE für die T5, die SP II und die California II.

MOTORRAD: Was tun Sie, um den Fahrern einer Vierventil-Guzzi zu helfen, sofern es technische Probleme gibt?

Just: Um das Vertrauen der Fahrer in unsere Maschinen zu stär-

ken, haben wir seit dem 2. Januar dieses Jahres die Garantie auf Motor, Getriebe und Kardan von sechs Monaten auf zwölf Monate verlängert. Die Garantiezeit beginnt mit dem Tag der ersten Zulassung und nicht, wie es in der Vergangenheit gewesen ist, mit dem Kaufdatum.

MOTORRAD: Seit kurzem haben Sie auch komplette Gespanne im Programm. Welche Chancen rechnen Sie sich aus?

Just: Mit unseren Gespannen können wir fast jeden Gespannfan zufriedenstellen. Der Einstandspreis von 16 950 Mark ist sicher sehr günstig. Zusätzlich können aber alle drei Typen mit Speichenrädern und Vorderradschwingen ganz individuell ausgebaut werden.

MOTORRAD: Betreiben Sie 1987 Sportförderung?

Just: Ja, wir unterstützen die Guzzi-Fahrer bei der Battle of the Twins-Meisterschaft mit zusätzlichem Preisgeld. Gleichzeitig gibt es vergünstigte Ersatzteile und, soweit verfügbar, leistungssteigernde Rennteile.

der Kolben schon die bedenklich hohe mittlere Geschwindigkeit von 20,8 Metern pro Sekunde.

In der Praxis sind solche Drehzahlen ohnehin nie erforderlich. Das belegt die Tatsache, daß die Mille bei der Erprobung auf der Autobahn zwar eine Tachanzeige von 190 km/h erreichte, dabei aber nur knapp über 6000/min drehte.

Aufgrund des tiefen Schwerpunkts und des breiten Lenkers ist die Mille im Stadtverkehr und auf der Landstraße angenehm handlich zu bewegen. Der Fahrer kann die 246 Kilogramm Lebendgewicht dank der 18-Zoll-Räder zielgenau, spurstabil und ohne störende Bremsaufstellmomente durch Kurven aller Art lenken. Das beruhigende Gefühl der Fahr-sicherheit wird durch die drei

bloße Gaswegnahme meist zur Verzögerung ausreicht.

Das Getriebe läßt sich für Guzzi-Verhältnisse leichtgängig und exakt schalten. Der Kardantrieb legt natürlich deutliches Aufstellmoment an den Tag und verhärtet unter Last die Hinterradfederung.

Mit sanftengleichem Fahrkomfort, wie ihn eine Tourenma-