

Wenn es um Auto-Design geht, gilt Italien als erste Adresse. Firmen von VW bis Cadillac lassen dort ihre Karosserien maßschneidern, vor den Ateliers der Herren Giugiaro und Pininfarina gibt man sich die Klinke in die Hand.

Moto Guzzi 750 Targa: Fahrbericht

Die Lario mit Vierventiltechnik bescherte Moto Guzzi mehr Ärger als Erfolg in der Mittelklasse. Den soll jetzt die Targa bringen. Für deren 50 PS aus 750 cm³ reicht bewährte Zweiventiltechnik.

Aus vier mach zwei

Anders in der Motorradbranche. In letzter Zeit mußten sich die Italiener sogar dem guten Geschmack aus dem ostwestfälischen Bielefeld beugen. Dort ist der bundesdeutsche Moto Guzzi-Importeur ansässig. Als dessen Vertreter im Stammwerk am Comer See ihre Vorstellungen von einem italienischen Motorrad vortrugen, haben die Signori erst einmal gelacht. Und als die Rede auf die Stückzahlen kam, konnten sie sich kaum noch halten.

Der Erfolg ist bekannt. Es heißt Mille GT und ist binnen kürzester Frist zum Guzzi-Verkaufsrenner in der gesamten europäischen Hemisphäre avanciert.

Das Ergebnis hat die Bielefelder motiviert. Mit der Sessantacinque legten sie gleich einen zweiten Vorschlag drauf. Und noch bevor sich herausgestellt hat, ob auch sie erfolgreich ist, folgt Vorschlag Nummer drei. Sein Name: 750 Targa.

Ganz gleich, ob man die Targa als verkleinerte Ausgabe der Le Mans, als Sportversion der Sessantacinque oder als Nachfolgerin der Lario sehen will: 50 PS und ein Preis von unter 10 000 Mark reihen die Targa klar in die Klasse der sportlichen Zweizylinder der Mittelklasse ein. Der letzte Versuch von Moto Guzzi in dieser Kategorie ging daneben: Reichlich Schäden am Vierventilkopf bescherten der Lario eine kurze Karriere.

Damit der neue Vorstoß glücklicher verläuft, bestanden



Fotos: Schwab

Prototyp eines Newcomers: Moto Guzzi 750 Targa mit stilistischen Anleihen bei der Lario, aber aufgebohrtem Zweiventilmotor der V 65

die Deutschen auf einem Zweiventilmotor, von dem man ja weiß, daß er hält. Und auf 18-Zoll-Rädern – beides hatte ein erster Prototyp nicht, den das Werk auf dem letztjährigen Mailänder Salon zeigte.

Die 18-Zoll-Räder liegen bei Guzzi ja in den Regalen rum, das war kein Problem. Wohl aber der Motor. Der Einfall kam in Form eines mit anderer Kurbelwelle auf 750 cm³ aufgestockten V 65-Motors. Die Dellorto-Vergaser mit 30 Millimetern Durchmesser entsprechen ebenfalls dem 650er-Motor und sollen Beschleunigungslöcher wie an der mit 40-Millimeter-Vergasern bestückten Le Mans verhindern.

Dazu der Rahmen der Sessantacinque mit Schwingenla- ➤

Targa 750



Moto Guzzi 750

Targa: Fahrbericht

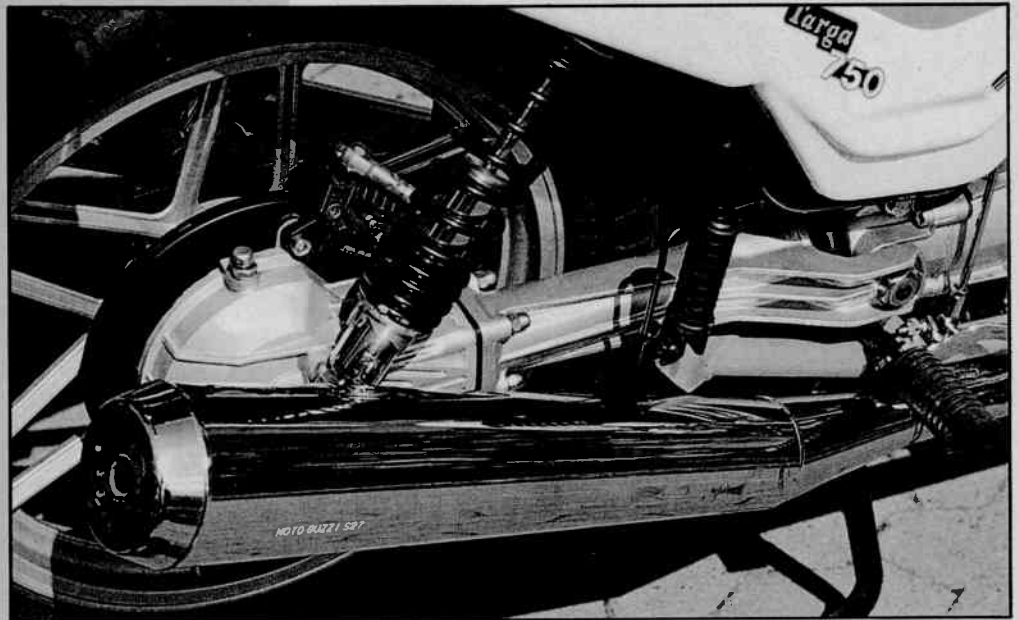
gerung im Motorgehäuse und Verkleidungsteile aus Lario-Beständen – fertig ist die Targa. Zumindest ihr Prototyp, denn die Serienfertigung wird erst in diesem Monat anlaufen. Bis dahin wird sich noch technisch wie optisch einiges ändern. Verkaufschef Heinz-Georg Valentin hätte die roten Gußräder, die für die Serie schon bestellt sind, am liebsten gleich eingebaut. Das klobige rote Schutzblech jedenfalls tauschte er noch frühmorgens gegen ein filigranes weißes Exemplar, bevor er die Maschine zum MOTORRAD-Termin nach draußen rollte.

Doch wichtiger als die optischen Retuschen ist die Technik für den angestrebten Verkaufserfolg. Und da macht vor allem der Motor eine ausgesprochen gute Figur.

Die exakt 100 cm³ mehr Hubraum gegenüber der V 65 bescheren dem stoßstangen-gesteuerten Zweizylinder jede Menge Kraft im unteren und mittleren Drehzahlbereich. Ab etwa 1700/min nimmt er auch im fünften Gang willig Gas an; ab 2500/min zieht er so kräftig los, daß sich eine Le Mans daran ein Beispiel nehmen könnte. Bis über 5500/min hält der unerwartete Kraftakt an. Dann allerdings geht dem Zweizylinder ein wenig die Puste aus. Im fünften Gang verharrt die Nadel des wunderschönen Drehzahlmessers mit dem weißen Zifferblatt auf 6500/min. Dabei dürften es laut roter Markierung und Erfahrungswert ruhig 7800 sein.

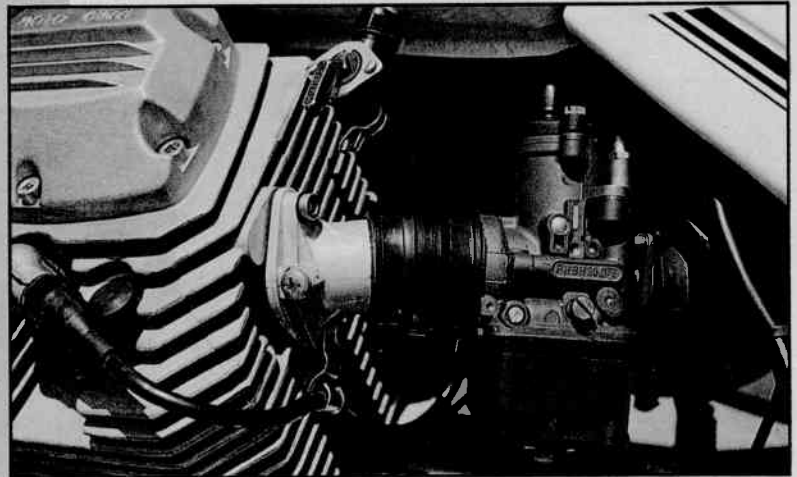
Das ließe auch die angestrebten 180 km/h realistisch erscheinen, die man von einem 50-PS-Motorrad schon erwarten darf. Dafür, daß sie erreicht werden, will Moto Guzzi auch sorgen – wenn es sein muß, eben mit größeren Ventilen.

Eine solche Änderung dürfte allerdings die Laufruhe des Motors nicht noch weiter beeinträchtigen. Denn die Vibrationen die der V-Motor an Lenkerenden und Fußrasten schickt, findet nur der erträglich, der

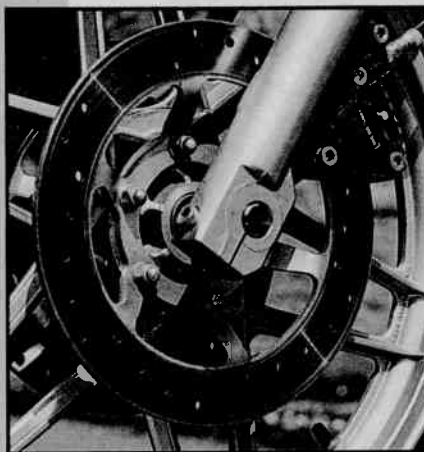


Typisch für die „kleinen“ Guzzi-Motoren: Schwingenlagerung im Motorgehäuse. Die Marzocchi-Stoßdämpfer gehören zur harten Sorte

V 65-Motor mit jetzt 743 cm³ Hubraum und zwei 30-Millimeter-Dellorto-Vergasern – die Kraft kommt von unten



Bewährt: Zwei der drei Schelbenbremsen werden über das Integral-System betätigt. Nur Gewaltakte führen zum Blockieren



Zweizylinder mag und Italiener sowieso. Denn so gleichmäßig die Leistungsentfaltung auch ist, so deutlich tut sie sich kund. Wer auf der Moto Guzzi Targa fährt, spürt deutlich, daß dieses Motorrad nicht aus Japan kommt.

Allerdings nur, soweit es den Motor betrifft. Denn ansonsten kann man den Italienern bescheinigen, daß sie ihre Motorräder von den Bedienungsinstrumenten her inzwischen durchaus auf fernöstlichen Standard gehoben haben. So ist's auch für die weniger Eingefleischten recht: So italienisch wie möglich, so japanisch wie nötig.

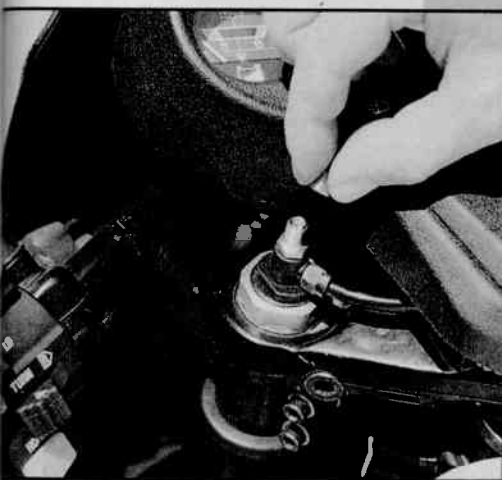
Auch die Sitzposition läßt nichts zu wünschen übrig. Für mittelgroße Fahrer paßt alles wie angegossen. Mit einer kleinen Ausnahme: Wer gerne sei-

Targa

750



Die Armaturen mit dem klassischen Veglia-Drehzahlmesser stammen von der Le Mans



Nicht nötig: Luftunterstützung an der Gabel. Nötiger wäre eine stärkere Gabel – nur 35 Millimeter Standrohrdurchmesser sind zu wenig

ne Knie am Tank anlegt, spürt am Oberschenkel den Übergang zwischen Tank und vorderer Sitzbankpartie, was auf die Dauer nur zwei Konsequenzen haben kann: entweder stetes Ärgernis oder allmähliche Gewöhnung.

In letzterem Fall hält das Wohlbefinden auf der Sitzbank auch im Fahrbetrieb lange an. Zwar läßt die Targa den Fahrer jederzeit spüren, daß sie gemessen an der Leistung mit knappen 200 Kilogramm nicht gerade ein Leichtgewicht ist, doch wirkt sich dies nicht negativ aus. Der Fahrer hat stets das Gefühl, auf einem soliden, bulligen Motorrad zu sitzen. Der Lenker verlangt nach festem Zugriff, und wenn es ums Eck gehen soll, muß das Kommando dazu entsprechend deutlich ausfallen.

Nervosität ist der Targa fremd, ohne daß dabei die Handlichkeit litte. Präzise lassen sich die Kurven ansteuern und durchfahren – und anbremsen ohnehin. Denn die Integralbremse sorgt auch bei leichtem Tritt auf das Fußpedal für ordentliche Verzögerung, ohne daß die über den Handbremshebel betätigte zweite Scheibe am Vorderrad nachhelfen muß. Ein Überbremsen ist selbst dann fast ausgeschlossen, wenn der Tritt aufs Pedal ausgesprochen heftig ausfällt.

Der Kardantrieb bleibt auch bei forscher Kurvenfahrt unaufdringlich. Nur bei rüdem Herunterschalten ist das Hinterrad zum Stempeln oder Versetzen zu bewegen.

Doch zu besonders flotter Kurvenfahrt lud der Prototyp nicht gerade ein: Der auf einer 2,15 Zoll breiten Felge montierte Hinterradreifen stellte schon bei geringer Schräglage jedwede Haftung ein und ließ die Maschine kurz und trocken wegrutschen.

Diese Unart soll jedoch bis zum Produktionsanlauf kuriert sein, und zwar zumindest mit einer um ein halbes Zoll breiteren Felge, die eine größere Reifenaufstandsfläche bringt, eventuell mit einer anderen Bereifung.

Bei der Gelegenheit könnten sich die Guzzi-Techniker gleich noch die Vorderradgabel vornehmen. Denn die ist mit einem Standrohrdurchmesser

erfolgreich: Die Gabel spricht sauber auf Unebenheiten der Fahrbahn an, während die beiden hinteren, in der Vorspannung fünffach verstellbaren Marzocchi-Stoßdämpfer erst in der weichsten Position die Stöße leicht wegschlucken.

Nun geht es bei einem Prototypen ja mehr darum, ein Konzept zu prüfen als Detailschwächen aufzudecken. Die hat die Targa zweifelsohne – siehe Reifen, Gabel und Schwachbrüstigkeit ab 5500/min. Und die Leute, die auch schon an der Mille GT so erfolgreich mitgestrickt haben, wissen um diese Probleme und haben vor, nicht eher in Mandello Ruhe zu geben, bis diese Schwächen kuriert sind.

Moto Guzzi 750 Targa: Technische Daten

Motor

Fahrtwindgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Motor, Zylinderwinkel 90 Grad, je zwei über Stoßstangen und Kipphebel gesteuerte Ventile, Bohrung $\times$ Hub 80 $\times$ 74, Hubraum 743 cm³, Verdichtung 10,2, Nennleistung 37 kW (50 PS), Drehzahl und max. Drehmoment keine Angaben, zwei Dellorto-Vergaser, $\varnothing$ 30 mm, Mehrscheibenkupplung im Ölbad, Fünfganggetriebe, E-Starter, Sekundärtrieb über Kardan.

Fahrwerk

Doppelrohrrahmen mit geschraubten Unterzügen, Telegabel mit Luftanschlagdämpfung

vorn, Standrohrdurchmesser 35 mm, Federweg 140 mm, zwei Marzocchi-Stoßdämpfer hinten, Federweg 75 mm, Radstand 1460 mm, Lenkkopfwinkel 62 Grad, Nachlauf 89 mm, Doppelscheibenbremse vorn, $\varnothing$ 270 mm, Scheibenbremse hinten, $\varnothing$ 235 mm, über Integralsystem betätigt, Bereifung Pirelli MT 28, vorn 110/90 $\times$ 18, hinten 120/80 $\times$ 18.

Maße und Gewichte

Trockengewicht zirka 200 kg, Sitzhöhe 780 mm, Tankinhalt 17 Liter.

Preis

voraussichtlich 9990 Mark

von 35 Millimetern doch recht schwach dimensioniert. Bei schneller Autobahnfahrt reicht ein erhabener Mittelstreifen schon aus, um Leben ins Fahrwerk zu bringen. Dann rührt es kräftig. Von der Höchstgeschwindigkeit hält man sich am besten ohnehin um sichere 20 km/h fern. Sonst nämlich nimmt das Eigenleben des Fahrwerks solche Formen an, daß der seitliche Platzbedarf an den eines Zweispurfahrwerks heranreicht.

Dabei ist die Absicht des Herstellers, mit einem gegenüber der Sessantacinque kleineren Standrohrdurchmesser ein besseres Ansprechverhalten der Gabel zu erzielen, durchaus löblich – und auch

Die Targa – als Konzept betrachtet – hätte es verdient. Der Antrieb ist ein waschechter Guzzi-Motor, so wie man sich ihn vorstellt. Auslegung und Fahrwerk – vorausgesetzt die Schwächen werden behoben – liegen in der goldenen Mitte zwischen Tourer und Sportler. Die Optik bräuchte noch ein paar Retuschen. Aber auch die sind versprochen bis zur Auslieferung im Frühsommer.

Wenn die Targa dann für unter 10 000 Mark beim Händler steht, könnte Moto Guzzi eine Reihe neuer Freunde gewinnen. Und nicht nur solche, die schon immer von einer Le Mans geträumt haben, aber nie nach dem Preis zu fragen wagten.

WolfTöns

Selbsthilfe

Drei Motorradverbände wollen die Leitplanken jetzt selbst entschärfen.

„Gewartet haben wir lange genug“, sagt Stef Wrede vom Motorradfahrerverband Kuhle Wampe. „Jetzt müssen wir handeln.“

Die Rede ist von den Leitplanken, deren scharfkantiger Stahl nach wie vor jedes Jahr etwa 150 Motorradfahrer das Leben kostet. Jahrelang haben Unfallforscher, das Institut für Zweiradsicherheit, Fachzeitschriften und Motorradclubs von den Straßenbaubehörden gefordert, daß auf gefährlichen Strecken die Leitplankenpfosten mit Schaumstoffprotektoren ummantelt werden. Passiert ist nur wenig: Etwa 25 000 Pfosten, das entspricht 100 Kilometern, erhielten bislang die Anpralldämpfer. Insgesamt stehen die Trägerpfosten jedoch an 50 000 Kilometern des bundesdeutschen Straßennetzes.

Das soll nun anders werden. Kuhle Wampe, der Bundesverband der Motorradfahrer (BVDM) und die Biker-Union, der Zusammenschluß der Roker, gehen gemeinsam in die Offensive. Die drei Dachverbände von insgesamt etwa 200 Motorradclubs wollen gefährliche Strecken für Motorradfahrer selbst entschärfen. Zu Hilfe kommt ihnen dabei ein Angebot aus der Industrie. Statt wie bisher für 35 Mark bietet ein Hersteller die Schaumstoffprotektoren in einer einmaligen Aktion für zehn Mark an, einschließlich Transport.

Dieses Angebot läuft bis zum 30. Juni 1988. Damit BVDM, Kuhle Wampe und Biker-Union an diesem Stichtag ausreichend viele Anpralldämpfer bestellen können, sind sie auf die Hilfe aller Motorradfahrer angewiesen und bitten um Spenden (siehe Kasten).

„Wenn genügend Geld zusammenkommt“, erläutert Re-

MOTORRAD

AKTUELL

DAS NACHRICHTENMAGAZIN

Redaktion: Telefon 07 11/20 43-693, Telex 722036,
Telefax 07 11/29 51 57

Die scharfkantigen Trägerpfosten der Leitplanken (unten) wirken wie Messer, wenn man dagegenprallt. Einfache Schaumstoffprotektoren (rechts) verhindern schwere Verletzungen



Fotos: Archiv, Kramig

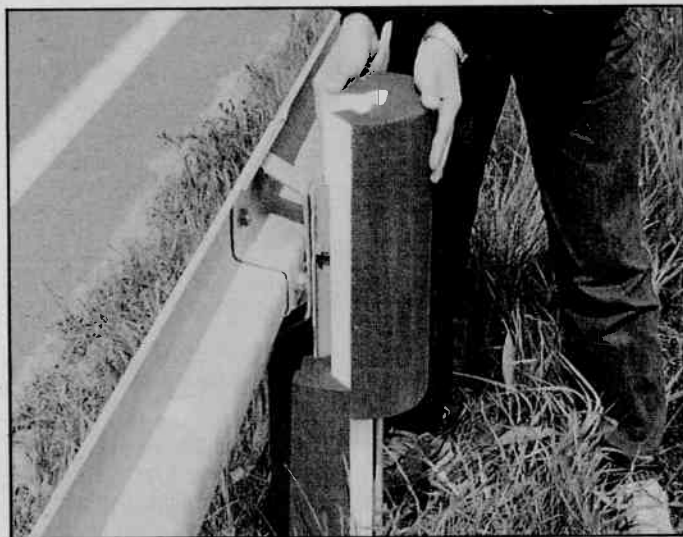
naud Rahier vom BVDM, „dann können wir mehrere Schwerpunkte setzen und bundesweit einige längere Strecken ummanteln.“ Etwa 5000 Protektoren, also 50 000 Mark, sind nach Rahiers Schätzung nötig, um wirklich etwas zu bewegen.

Gedacht haben die Initiatoren dabei zunächst an Strecken, die wegen der hohen Unfallzahlen von den Behörden kurzerhand für Motorradfahrer gesperrt wurden. „Da könnten wir dann sagen: Schaut her, wir

de verhindern, was so häufig geschieht, wenn offizielle Stellen die Anpralldämpfer anbringen: Sie montieren sie manchmal falsch oder kontrollieren später nicht nach, ob die Protektoren beschädigt und dadurch wirkungslos wurden.

Darin liegt der Kern der ganzen Leitplankenproblematik. In Ämtern und Behörden, die über die Anbringung der Anpralldämpfer entscheiden, sitzen zwar immer Auto-, aber selten Motorradfahrer. So kommt es dann, daß Leitplankenpfosten von schnurgeraden Straßen ummantelt werden oder die Ummantelung mitten in einer Kurve plötzlich abbricht.

Die Bestimmungen, die es zum Thema Leitplanken vom Bundesverkehrsministerium gibt, sind fast durchweg Kamm-Bestimmungen. Die Protektoren bleiben also dem Ermessen der örtlichen Behörden überlassen. Zudem liegen die neuen



Spendenaufruf

BVDM, Kuhle Wampe und Biker-Union erbitten Spenden unter dem Kennwort „Lei(d)t-plankenprotektor“ auf das Konto Nr. 94 000 262, Bundesverband der Motorradfahrer, Sparkasse Krefeld, Bankleitzahl 320 500 00. MOTORRAD schließt sich diesem Aufruf an und hat bereits 1000 Mark auf das angegebene Konto überwiesen.

Informationen über gefährliche Strecken bitte an Stef Wrede, Schulbergweg 19, 6900 Heidelberg, Tel. 0 62 21 / 80 25 57.

entschärfen die gefährlichen Kurven. Also gebt uns die Strecken frei“, erklärt Stef Wrede. Außerdem hofft er, daß er von Motorradclubs Hinweise auf besonders gefährliche Straßen bekommt, die dann in Eigeninitiative ummantelt werden.

Denn das gehört mit zum Konzept von BVDM, Kuhle Wampe und Biker-Union. Die Schaumstoffprotektoren sollen von den örtlichen Clubs in Zusammenarbeit mit den Straßenbaubehörden montiert und später betreut werden. Damit möchten die Motorradverbän-

Richtlinien zum Thema Leitplanken, die endlich auch Probleme der Motorradfahrer berücksichtigen, zwar seit einem Jahr vor, wurden aber von Bundesverkehrsminister Warnke bislang nicht unterschrieben. In spätestens acht Wochen, so heißt es im Ministerium, soll es aber soweit sein.

BVDM, Kuhle Wampe und Biker-Union erhoffen sich von ihrer Aktion Signalwirkung. „Damit endlich auch Ministerien und Behörden wissen“, so Stef Wrede, „worauf es eigentlich ankommt.“ *Eva Breutel* ▷

12

28. Mai 1988 DM 5,-

Finnland DMK 12,-, Griechenland Dr 540,-, Italien Lit 5200, Niederlande hfl 5.90, Österreich öS 40,-
(inkl. MwSt.), Spanien Ptas 450,-, Schweiz sfr 5,-

Printed in Germany

E 4973 D

MOTORRAD

Dienst am Kunden?
Deutschlands Werkstätten, Teil 2:
Service bei Suzuki

Spaß beim Sparen

MV Augusta für 4000 Mark

Das ganze Jahr Saison

Touren - Insel Zypern

Ein Dauerrenner?

40000 km Yamaha FZR 1000

Brandneu

Moto Guzzi
750 Targa



**Reisen statt
rasen**

HONDA NTV 650
gegen die Tourer von
BMW, KAWASAKI,
MOTO GUZZI

IM BLICKPUNKT

50-PS-Tourer Der neue Reisespaß	6
------------------------------------	---

TEST & TECHNIK

MV Agusta 125 S Wie die Feuerwehr	20
Fuhrpark LSL-Kawasaki KLR 650, MZ-350-Gespann	28
Cagiva T 4 500 R und 500 E: Vorstellung ... aber Hauptsache anders	34
40 000 Kilometer mit der Yamaha FZR 1000 Genesis Marathon für den Sprinter	40
Interview mit Aprilia-Chef Ivano Beggio Alles frisch	54
Werkstattentest 1988, Teil 2: Suzuki Die Diagnose	56
Moto Guzzi 750 Targa: Fahrbericht Aus vier mach zwei	70

AKTUELL

Das Nachrichtenmagazin	74
------------------------	----

SPORT

Grand Prix Imola/ Jagd eröffnet	130
Straßen-Europameisterschaft Kursverlust	134
Moto Cross-Konzeptions- vergleich Leistung lohnt nicht	138
Interview mit Jörg Möller „Mein Traum: ein BMW-Grand Prix-Motorrad“	146
Technik-Highlights Honda NSR 500	152

SERVICE

Tips rund ums Motorrad	156
------------------------	-----

UNTERWEGS

Enduro-Urlaub auf Zypern Wo Odysseus Matchless fährt	168
Globetrotter-Treffen in der Eifel Aachen ist nicht Afrika	180
Veranstaltungskalender	184
Neue MOTORRAD CLASSIC Lesestunden	186
Tips für Tourer	188
Pannenhilfe Im Falle eines Falles	192
Harley-Davidson In Luft aufgelöst	200
Roadbook '88 Angst vorm Fliegen	202

RUBRIKEN

Leserbriefe, Thema 1	4
Impressum	85
Vorschau	206

MOTORRAD-MARKT

Suchen, verkaufen, tauschen	86
-----------------------------	----



Im zweiten Teil des MOTORRAD-Werkstätten-tests haben die Mechaniker von sieben Suzuki-Vertretungen ihre Chance, die zwölf versteckten Fehler zu finden. Die Noten für ihre Arbeit reichen von „sehr gut“ bis „äußerst unzureichend“. Seite 56



▲ **Veteran zum Spartarif:** Die Restaurierung einer MV Agusta 125 demonstriert, daß schöne alte Maschinen preiswert sein können. Seite 20



▲ **Wieviel Power braucht der Mann?** Vergleich von Moto Cross-Maschinen mit 34 bis 59 PS. Seite 138

Solide bis zur letzten Schraube? Die Yamaha FZR 1000 Genesis, ein vollständig neu entwickeltes Motorrad, im Langstreckentest. Seite 40 ▼



▲ **Zypern:** Die Insel im Mittelmeer ist seit der türkischen Invasion ein geteiltes Land. Auch der Motorradreisende entgeht dem Konflikt nicht. Seite 168

