

E 4973 D

DAS MOTORRAD

50 PS im Gespann

Neue 50er aus Nürnberg

Abschluß im Gelände

Verraten und verkauft

Grand Prix Suisse



19 DM 1.20 - 20. September 1969

Belgien bfr 19.-, Dänemark dkr 3.65, Finnland Fmk 1.50, Italien LIT 250, Luxemburg Lfr 18.-, Niederlande hfl 1.55, Norwegen nkr 2.50, Österreich S 9.50, Schweden skr (inkl. moms). 2.35, Schweiz sfr 1.40, USA \$ -50,

Printed in Germany



fuhr Moto Guzzi 750 ccm mit Seiten- wagen

Nachdem wir die neue 750er Guzzi auf dem Nürburgring gefahren hatten, lag es auf der Hand, daß wir diese Maschine auch mit Seitenwagen probierten. Immerhin bietet sie manches, was wir in dieser Hinsicht gewünscht haben und was andere Firmen (die es könnten) wegen zu geringer Nachfrage nicht (mehr) bauen (wollen oder können). Der Motor leistet 51 DIN-PS bei 6500 U/min, das Fahrwerk ist stark genug für den Seitenwagen-Betrieb, und die erreichbare Höchstgeschwindigkeit des Gespannes von guten 140 km/h in der Ebene und die Möglichkeit, (142,3 km/h. Mit einem windschlüpfigen und leichteren Boot wären 150 km/h möglich.), dieses Tempo auf Schnellstraßen und Autobahnen auch durchzuhalten infolge der Zähigkeit des Motors, stimmen einen Seitenwagen-Fanatiker fröhlich. Man sagt, daß jenseits von 40 DIN-PS ein Gespann beim Starten, Beschleunigen und Bremsen nicht mehr mit dem nur einen Antriebsrad und dem Ballast an der Seite beherrschbar sei, daß das Vorderrad mehr Reifen verschleifen würde durch dauerndes Quer-Rudern als der Hinterradreifen, und daß man keine Beschleunigung durchführen könne, ohne schwer zaubern zu müssen, daß das Gespann nicht über den Seitenwagen hinweg ausbreche. Gut. So die Argumente der Seitenwagen-Verhinderer. Wie aber — und da stellen wir uns mal ganz doof — wie also ist es dann aber möglich, daß sogar ein 1200er Mammot mit 80 PS als Gespann noch

fahrbar ist, und daß die Moto Guzzi mit ihren 51 PS ebenfalls eine spurtreue und sichere Sache blieb? — Da liegt jetzt dieses Fahrtschreiber-Blatt vor mir, aus dem man herauslesen kann, daß ein Mann mit Weib im Seitenwagen um die Nordschleife des Ringes mit Baustellen-Wartezeit 15:02 (= 89,02 km/h) und ohne Baustellen-Wartezeit in 14:22 (= 93,17 km/h) gefahren ist, ohne ein berühmtes Renn-As zu sein. Ohne daß bei jeder Beschleunigung gezaubert wurde, und ohne, daß das Vorderrad dauernd quer-quietschte und den Gummistaub nur so hinter sich herzog. Es liegen Reisedurchschnitte des Gespannes über Autobahnen vor, die zwischen 90 und 100 km/h liegen, und normale Landstraßen-Durchschnitte bewegen sich zwischen 70 km/h und 80 km/h. Wenn einer das Gespannfahren aufgab, weil der immer schneller gewordene Verkehr selbst ein 40 PS-Gespann auf den schnellen Verbindungswegen durch Europa zum Mauerblümchen werden ließ, so kann man diese Misere mit der 50 PS-Guzzi mit Seitenwagen wieder wett machen. Das sozusagen als Einleitung zu diesem Fahrbericht, bei dem einiges Grundsätzliche über das Gespannfahren nicht vermeidbar ist. Immerhin werden ja auch noch Seitenwagen auf dem Markt angeboten. Zum Beispiel der Hollandria-Seitenwagen oder die Penz'schen Konstruktionen, die die Firma Müller in Bleichstetten baut. Unsere Testmaschine hatte den Hollandria-Wa-

gen, der dem früheren Steib TR 500 ähnlich ist. Dieser Wagen hat einen Rohrrahmen und auch ein Rohrgerippe für das Boot, es ist sehr viel Platz drin. Serienmäßig fehlt ein Zusatz-Stoßdämpfer für das Drehstab-gefederte SW-Rad (Radfederweg 100 mm), außerdem muß man die Windschutzscheibe, das in Deutschland obligatorisch gebremste Seitenwagenrad (Seilzug) und den Reserverad-Träger als „Sonderzubehör“ extra bezahlen. Alles Dinge, die von Hause aus allgemein serienmäßig sein sollten. Die Rückenlehne des Wagens ist ausreichend lang, der Sitz nach vorn zu nicht (es fehlt die bequeme Oberschenkelauflage), ganz langhaxete Leute können die Beine nicht voll ausstrecken (genau wie früher beim TR). Der Gepäckraum ist von außen erreichbar und abschließbar. Mit ein wenig Eigenbasterei kann man aber aus dem Gefährt (noch weiter) einen bequemeren Luxus-Kreuzer für das Mädchen machen (z. B. Zusatzdämpfung auch für das in Gummibändern am Rahmen hängende Boot), 400 km an einem Stück sind jedoch schon „serienmäßig“ ohne Krämpfe möglich, und der Wagen vereint Sportlichkeit mit Zweckmäßigkeit. Er ist sehr solide gebaut, verschonkt ein wenig nützlichen Raum (z. B. zwischen Rahmen und Boot, bei den Anschlüssen und zwischen SW-Rad, Kotflügel und Boot), wo andere mit weniger Kilogramm eine schmalere Gespannschulter herausholen ohne Innenraum-Beinträchtigung. Er ist im großen und ganzen aber ein Gefährt, das sehr brauchbar ist. Der Wagen ist mit vier Anschlüssen an der Maschine befestigt, alle Anschlußteile und das Zusatz-Anschlußrohr sind im Serienpreis inbegriffen. Es werden die bekannten Kugelantriebe verwendet. Dadurch, daß die Maschine wahlweise mit Fußschalthebel oder Fußbremse an rechter oder linker Seite lieferbar ist, kommt man beim Anschluß des Wagens nicht in Bedrängnis. Bei dem auf dem Kontinent üblichen Rechtsanschluß sorgt man also dafür, daß der Fußschalthebel der Maschine links und der Fußbremshebel rechts angeordnet ist. Kickstarter-Probleme gibt's nicht, denn ein solcher fehlt, und der Motor hat einen kräftigen E-Anlasser. Die 750er V 7 „Spezial“ wird jetzt serienmäßig mit Bosch-E-Werk ausgerüstet. Zum Umrüsten der Maschine auf Gespann-

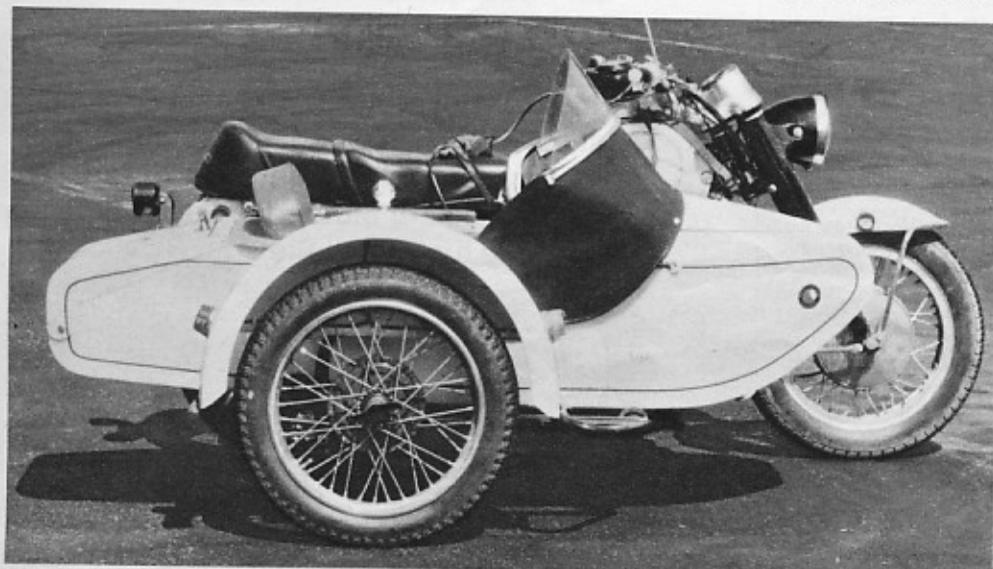
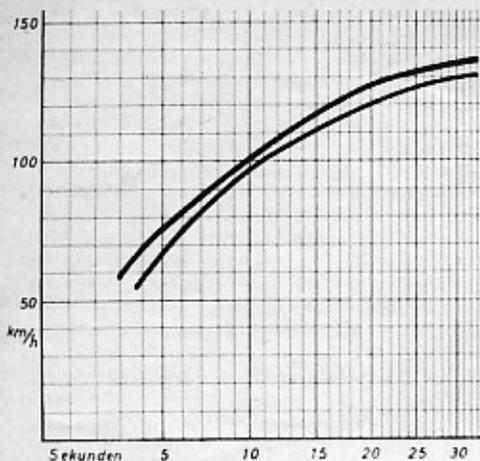


Bild oben: Die 750er Guzzi ist auch als Gespannmaschine unter den Motorrädern eine der zuverlässigsten Maschinen. Dazu sehr temperamentvoll und handlich. Bodfreiheit infolge des vorderen SW-Anschlusses nicht besonders groß.

Bild links: der Hollandria-Seitenwagen wird vom Guzzi-Importeur Röth aus Holland eingeführt.



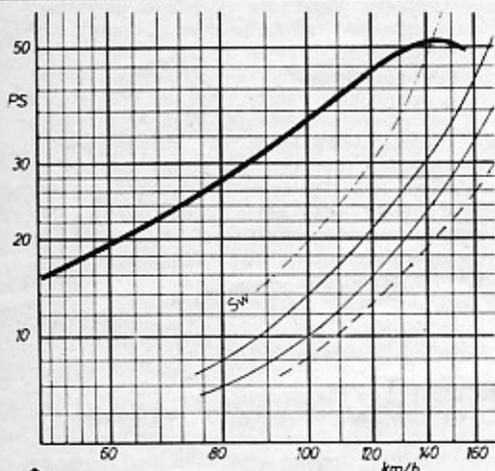
Zwischen diesen beiden Linien bewegten sich die gemessenen Beschleunigungen.

Original-Fahrtschreiberblatt einer Runde um die 22,3 km lange Meßstrecke der Nürburgring-Nordschleife. Der Fahrtschreiber war leider nur



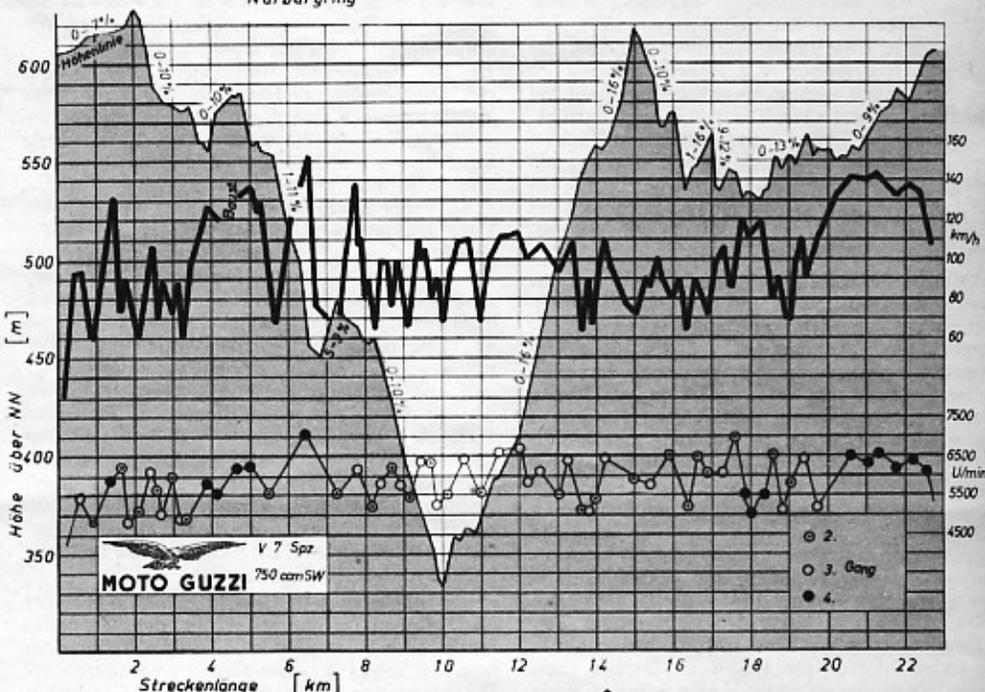
bis ca. 125 km/h anzugleichen, daher bedeutet diese Angabe echte 140 km/h. Der gefahrene Durchschnitt bestätigt diese Aufzeichnung.

Alles mit einem Blick



Lage des 4. Ganges zum Fahrwiderstand (zwei Personen mit Windschutzscheibe, Hollandria-Wagen) in der Ebene.

Nürburgring

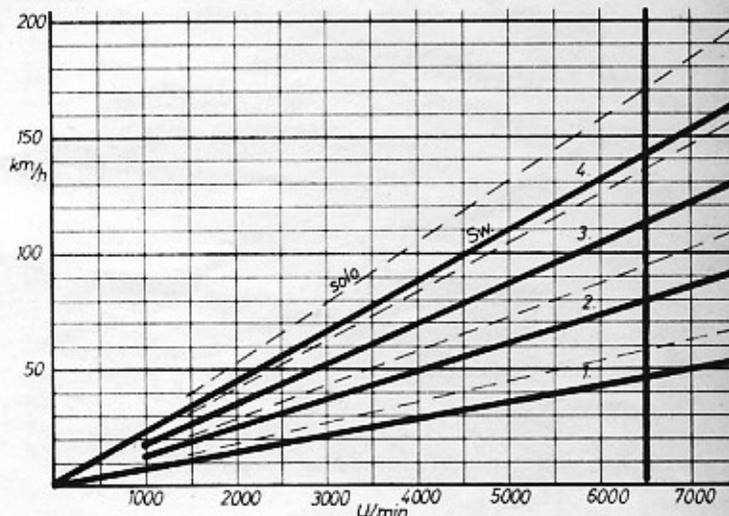
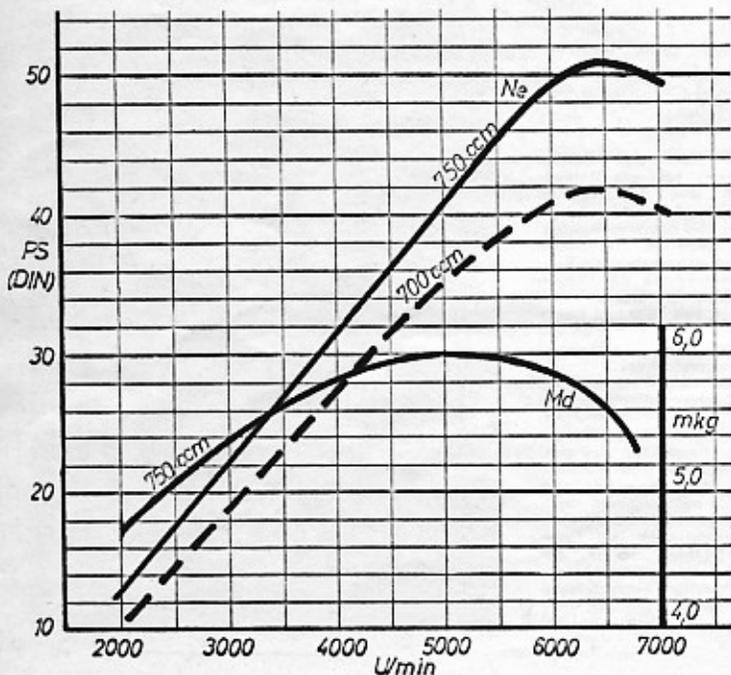


Höhendiagramm der Nordschleife des Nürburgringes mit Geschwindigkeits- und Drehzahlangaben. In der Fuchsröhre (km 6 bis 7) wurde im Gefälle ca. 154 km/h erreicht, in der Ebene lief das Gespann (km 21) gute 140 km/h. Infolge des guten Drehmomentes blieb das Temperament der Maschine auch mit diesem großen Seitenwagen erhalten, vor Drehzahlen scheute man sich nicht, denn obwohl der Motor im unteren Drehbereich genügend

Kraft hat, spielte man gern den zweiten und dritten Gang vollständig zu hohen Beschleunigungswerten aus. So kam der Durchschnitt von über 90 km/h zustande — für diesen Kurs und ein Serien-gespann eine Menge Zeug!

Gangdiagramm der SW-Übersetzung (durchgezogene, fette Linie) und der Solo-Übersetzung (gestrichelte, feine Linie).

Leistungskurve und Drehmoment-Verlauf des 750er Guzzi-V-Motors.



betrieb gehört zunächst ein anderer Hinterrad-antrieb (statt solo 8:37 oder 8:35 für Seitenwagen 7:37), zwei geänderte Gabelbrücken und ein anderer Tachometerantrieb. Was es für die Maschine noch geben sollte, das wären stärkere Federn in der Vorderradgabel, damit das Motorrad vorn nicht so weit einsinkt und mehr Bodenfreiheit für schlechte Straßen vorhanden wäre. Einen Lenkungsdämpfer gibt es nicht und braucht man auch nicht (!).

Der lange Radstand von 1435 mm ist auf der einen Seite mit verantwortlich für eine saubere Geradeausführung, in sehr schnellen und langgezogenen Kurven aber — Rechts- oder Linkskurven — gerät das Vorderrad auf der anderen Seite sehr leicht in ruckartige Pendelbewegungen, die jedoch nur sehr geringe Ausschläge zeigen und leicht mit den Armen aufzuhalten sind. Erst unterhalb von 40 km/h zeigten sich dann wiederum leichte Pendelbewegungen, die aber keineswegs einen Lenkungsdämpfer notwendig machten. Beim scharfen Anfahren, insbesondere bei unseren Beschleunigungsmessungen, mußte man natürlich aufpassen, daß das Gespann nicht über den Seitenwagen weg seitlich versetzte, ein versierter Gespannfahrer hat das aber im Griff, und im übrigen kann man schon 18 PS-Gespanne beim Anfahren zur Seite setzen, wenn man mit Seitenwagen nicht umgehen kann. Das Vorderrad bleibt aber bei der schweren und langen V 7 Spezial am Boden, und der Wagen war so geschickt angebaut mit Sturz des Seitenwagen-Rades und der Maschine, mit Vorlauf der Seitenwagen-Achse und Vorspur des SW-Rades, daß auch unter Belastung mit zwei Personen beim Kavaliertart gar nichts aus der Spur kam. Das Drehmoment des Motors mit 6 mkp bei 5000 U/min ist im übrigen wie geschaffen für SW-Betrieb.

Wenn man mit ca. 75 km/h bis 80 km/h aus der Südkurve herauskommt und dann voll beschleunigt, so ist man nach 800 Metern vor der Nordkurve in 20 Sekunden auf 128 bis 130 km/h. Legt man eine Belastung von zwei Personen (ohne Gepäck) zugrunde, so ist das doch eine recht temperamentvolle Sache. Die Hatzenbach-Einlaufkurve bei Kilometer 2,3 kann man mit 80 km/h fahren. Allerdings hängt man als Fahrer dann über dem Seitenwagen und der Passagier neigt sein Gewicht auch nach rechts. Die Senke vor dem Schwedenkreuz ist nach der Baustelle mit 134 km/h durchfahren worden, die Aremberg-Kurve mit knapp 70 km/h, und in dem Gefälle der Fuchsröhre waren 154 km/h drin (= ca. 7200 U/min). Die lange Linkskurve über den Schwedenkreuzbuckel mit 134 km/h war nichts Besonderes, auch die Ecken im Gefälle nach Breidscheid hinunter bildeten kein Problem, denn die Fuhre ließ sich buchstäblich ohne Schwierigkeiten hin und her um die Kehren „werfen“. Interessant wurde es dann wieder an der Steigung im Kesselchen hinter Breidscheid, bis zu 120 km/h konnte man leicht im dritten Gang schaffen, wenn man sich nicht scheute, den Motor bis 7000 U/min kommen zu lassen. Sogar bis zur Hohen Acht hinter dem Karussell er-

reichte man dieses Tempo noch einmal, bevor es am Wippermann, Eschbach und im Brünchen wieder zick-zack-hurra um die Ecken ging. Im Pflanzgarten kam man bis zum Schwalbenschwanz auf 124 km/h, und dann auf der langen Geraden zog sich die Maschine langsam aber zäh bis auf 140 km/h herauf (bei etwas Gegenwind — und ein Gespann ist ja eine Art „Lufrührmaschine“).

Mit der SW-Übersetzung im Hinterradgetriebe 7:37 beträgt die Gesamtübersetzung im ersten Gang 16,21; im zweiten Gang 9,67; im dritten Gang 6,84; im vierten Gang 5,45. (1. Gang ca. 46 km/h; 2. Gang ca. 80 km/h; 3. Gang ca. 114 km/h; 4. Gang ca. 142 km/h bei 6500 U/min.) Bis an 7000 U/min kann man den Motor drehen lassen, und das bedeutet im dritten Gang bei Überholmanövern ca. 122 km/h. Man kommt also auch an schnell fahrenden LKWs und Omnibussen spielend vorbei, und die Zeiten sind vorüber, in denen einem solchen großen Gespann ein 1200er Käfer weglafen konnte. Immerhin verloren ja eine Menge Gespannfahrer deswegen die Lust, weil sie dauernd mit ihrer Fuhre im zähen Verkehrsschlamm hockten und sich mit Käfer-VWs und R 4-Fahrern herumschlagen mußten. Die Freude am Fahren ging dabei baden, und die gute Maschine wurde nur noch an der Grenze des Belastbaren gescheucht — mit entsprechenden Reparaturfolgen.

Bei 10° Vorzündung vibriert der Motor im oberen Drehbereich ziemlich, so daß sogar das Karosserieblech des Seitenwagens dröhnt, bei Zurückstellen der Zündung auf ca. 7° war diese Erscheinung gemindert, ohne daß Leistung eingebüßt wurde. Interessant war, daß das rechte Auspuffrohr etwas eher blau anlief als das linke Rohr, und wir vermuten hier fast die gleiche Erscheinung wie bei den alten Zündapp-Elefanten 600 ccm, bei denen wir im rechten Vergaser eine Hauptdüse mit einer Nummer größer führen. Irgendwelche Abmagerungserscheinungen gab es nicht (Doppelschwimmer-Vergaser mit Beschleunigerpumpe) in schnell gefahrenen Kurven, und ansonsten war nach diesen Runden um den Ring und nach den Reisen bei km-Stand 1500 der erste Hinterradreifen fällig. Es war der normale S-Pirelli 4.00—18, wie er auch auf der Solomaschine gefahren wird, aber in Zukunft werden diese Gespanne mit dem Metzeler-Block K 4.00—18 gefahren, weil dieser eben als Gespann-Hinterradreifen entwickelt wurde und eine flache, griffige Auflage besitzt.

Etwas zur möglichen Belastung, nachdem wohl die Fahrleistung überzeugt hat, daß Gespannfahren auch heute noch eine rasante Angelegenheit sein kann (im Gegensatz zu untermotorisierten Gespannen unterhalb von 25 PS etwa, wobei aber wie gesagt 30 PS noch zu wenig für eine Schnellstraßen-Fahrerei sein können!): Das Leergewicht des Gespannes mit dem Hollandria-Wagen beträgt 340 kg (250 kg Maschinengewicht + 90 kg Wagengewicht ohne Reservierad und andere Extras), das zulässige Gesamtgewicht beträgt lt. TÜV 520 kg (Musterbericht ist vorhanden). Also Zulademöglichkeit von etwa

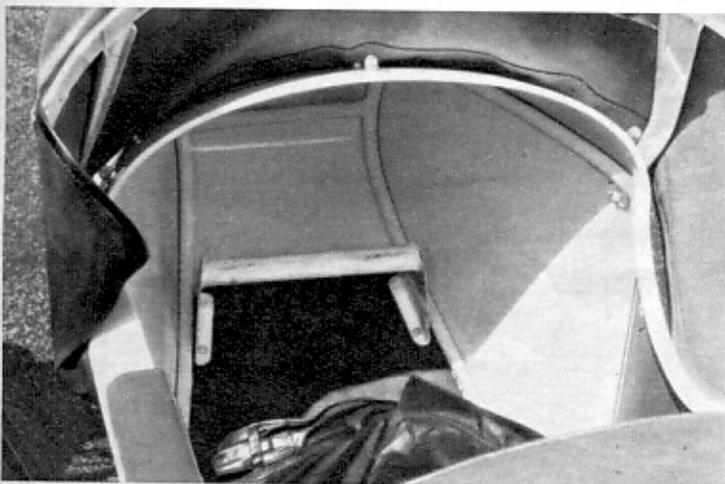
180 kg. Zwei Personen = 140 kg, bleibt Rest 40 kg für Gepäck, Sonderzubehör usw. Das entspricht etwa dem Zulade-Verhältnis unserer gewohnten früheren großen Zündapp- und BMW-Gespanne. Im übrigen ist es manchmal erstaunlich, was man auf einem Gespann alles an Gepäck und Krimskram mitschleppen kann, da sieht man während der Ferienzeiten oft sagenhafte Fuhren, bei deren Anblick man unwillkürlich denkt, wo bei einem solchen Transportunternehmen noch irgendwelcher Spaß am rasanten Fahren bleibt, und ob es da nicht ein R 4 leichter und billiger tut. Denn auch Gespannfahren soll eine sportliche Sache bleiben, besonders aber, wenn man so viel Kraft in Reserve hat wie bei der 750 ccm-Guzzi.

Und der Mumm dieses Motors, das Drehmoment und das zähe Durchstehvermögen machen den Spaß zur Freude. Einiges würden wir an einem solchen Gespann noch tun, wenn wir es einmal länger führen (was leider noch nicht möglich war). Zunächst würden wir uns größere Hauptdüsen besorgen, dann stärkere Federn in der Telegabel, Zusatzstoßdämpfer am SW-Rad und an den Gummibändern zwischen Boot und Rahmen. Außerdem würde der Sitz verlängert, es würde eine Brems hydraulik probiert und die Windschutzscheibe verkleinert. Auch würden wir versuchen, die Spur des Gespannes noch etwas schmaler zu bekommen.

Zu den Maschinenbremsen ist zu sagen, daß sie — man sehe die Rundendurchschnitte auf der 22,3 km langen Nürburgring-Meßstrecke — der aufgetretenen Belastung durchaus gewachsen waren, das SW-Rad hatte eine geringere Verzögerung, diese Bremse reichte eben hin — ohne eine solche würden wir aber ein so schnelles Gespann nicht fahren, und wir würden uns wie gesagt um eine bessere Wirkung bemühen. Von Vorteil wäre auch ein Halogen-Zusatzscheinwerfer (bei der 300-Watt-Lichtmaschine überhaupt kein Problem) der unabhängig von der Lenkung oder entsprechend neben dem Hauptscheinwerfer angebaut und eingestellt Kurven zusätzlich ausleuchten kann. Der 23 Liter-Tank ist bei einem Gespann-Verbrauch bis zu 8 und 9 Litern auf 100 km nicht zu klein, und die Lichtmaschinen- und Batterie-Kapazität könnte im Winter für zusätzliche Aufgaben (Heizkissen für den Passagier, Heizgriffe, Zusatzscheinwerfer u. a.) ohne Sorgen ausgenutzt werden.

Es ist kein Zweifel, diese zur Zeit einzige Maschine der Welt, deren Rahmen noch für Seitenwagen tauglich gebaut wird, kann die Freude am schweren Gespann weiter erhalten. Der „weiße Elefant aus Mandello“ ist schon ein unerhört kräftiges Gespann-Geschoß, und wenn jemand wegen dieser Maschine das Gespannfahren nicht aufgibt, dann ist das bestimmt einzusehen. Denn damit bleibt man wieder König auf den Straßen —!

Klacks



Das Boot des Seitenwagens hat ein Rohrgerüst. Hier der Fußraum mit der Fußstütze. Es ist sehr viel Raum vorhanden, nur wird in der Breite durch aithergebrachte Bauweise (diese Art Wagen werden in dieser Form schon seit 1930 und früher gebaut, man ließ sich nie etwas Neues einfallen!) etwas verschenkt.

Die untere Befestigung hat zu wenig Bodenfreiheit, die obere Stütze läßt genug Raum für Zylinder, Auspuffrohr und Kühlluft. Der Motor bewährte sich auch am Gespann, doch muß das Haus Guzzi (ganz generell) sehr auf Fertigungsfehler achten, die sich infolge fehlender Fachkräfte einschleichen könnten.

(Fotos: Klacks)

