Schatten-Gewächse

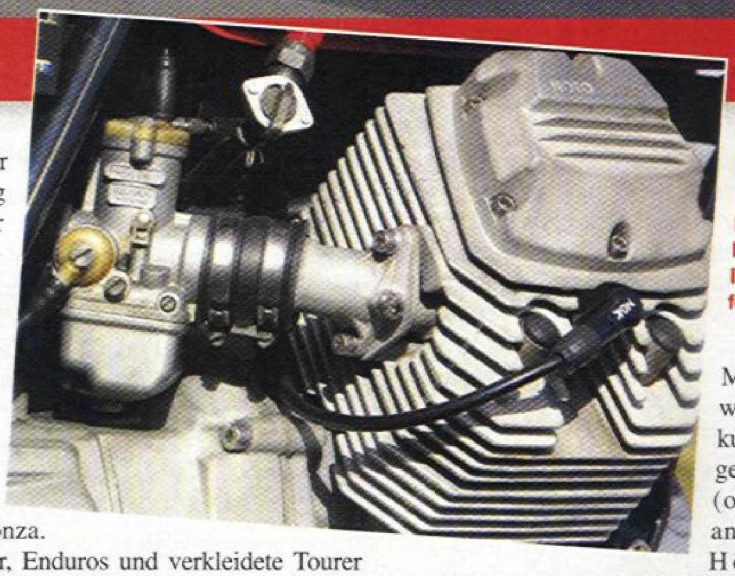
Die kleinen V2 von Moto Guzzi

Moto Guzzis kleine V2-Modelle feiern in diesem Jahr ihren 25. Geburtstag. Bis heute stehen sie klar im Schatten ihrer großen Schwestern, die Fangemeinde ist klein, die Preise sind günstig. Woran das liegt? Wir haben nachgefragt.

Das Rezept der neuen, 1977 auf dem Mailänder Salon präsentierten Modelle war altbekannt: Man nehme einen luftgekühlten, längs eingebauten ohv-V2-Motor, ein Fünfganggetriebe und einen Kardanantrieb, baue darum ein Motorrad – und fertig ist die Moto Guzzi. Seit mehr als zehn Jahren setzte die Firma vom Comer See auf diese Zutaten und hatte sich einen guten Ruf für schnelle Sportler und ausdauernde Tourer erarbeitet. Die Ingenieure perfektionierten dabei das Baukastenprinzip: Vom Kurbelwellenlager bis hin zu Rahmen und Motorgehäuse bedienten sich auf den ersten Blick so unterschiedliche Motorräder wie 850 T3 California und 850 Le Mans der gleichen Teile. Und auf ähnliche Art sollte eine kleine Modellfamilie entstehen.

Den Anfang machten V 35 und V 50. Schon 1980 gesellten sich sportliche Ableger mit etwas höherer Leistung und einer sehr gelungenen Linienführung zu den Standardmodellen. Ihre Namen: V 35 Imola und V 50 Monza. Softchopper, Enduros und verkleidete Tourer folgten. Ab 1981 wuchs der Hubraum auf 650 Kubik, und bis heute ist gar ein 750er-Modell namens Florida im Programm, dessen Technik auf die 1977er Modelle zurückgeht.

Aber bleiben wir bei den Ursprüngen: Trotz aller Familienähnlichkeit hatten es die kleinen V2-Guzzis hierzulande schwer. Selbst viele Fans der großen alten Marke aus Mandello hielten sich bedeckt. Sie vermissten den urigen Dampf und Durchzug der großen Zweizylinder – kein Wunder angesichts der Eckdaten der Motoren. Sowohl die 350er (Bohrung x Hub: 66 x 50,6 Millimeter) wie auch die 500er (74 x 57 Millimeter) waren extrem kurzhubig ausgelegt. Die (optimistisch angegebenen) Höchstleistungen: 33,6 PS bei 8100 U/min (V 35) beziehungsweise 45 PS bei 7500 U/min (V 50).



Einst ein echtes Manko: Die Leistung der Motoren hinkt ihrer Papierform hinterher

Vor allem die zeitgenössischen Tests standen einem größeren Verkaufserfolg von V 35 und V 50 (natürlich so benannt nach ihren Hubräumen) im Wege. Auf dem Prüfstand hinkte die Motorleistung sowohl den Prospektangaben als auch der Konkurrenz hinterher, dazu kamen Anbauteile von fragwürdiger Qualität (beispielsweise Lenkerarmaturen und Instrumente), ein etwas hakeliges Getriebe – und dann kosteten die Maschinen auch noch mehr als vergleichbare japanische Produkte! Neben den

Platzhirschen wie der Yamaha SR 500 oder der Honda CX 500 blieben die kleinen Signorinas deshalb Randerscheinungen, und auch die 1981 erschienene V 65 – der Versuch, in der 50-PS-Klasse konkurrenzfähig zu werden – setzte sich nicht wirklich durch.

Martin Hagemann hat das freilich nie gestört. Der 38-jährige Zweiradmechanikermeister machte dereinst seinen Führerschein auf einer V 35 und kümmert sich seitdem um die kleinen Italienerinnen: „Ich wollte eigentlich nie ein Motorrad, das an jeder Straßenecke steht. Was mich außerdem sofort begeistert hat, waren die erstklassigen Fahreigenschaften und das geringe Gewicht. Die Motorräder lassen sich extrem flott bewegen. Dazu kommt, dass sie inzwischen erschwinglicher denn je sind. Und was die meisten Fans der großen Guzzis nicht glauben wollen: Das Schrauben an den kleinen Modellen macht richtig Spaß!"

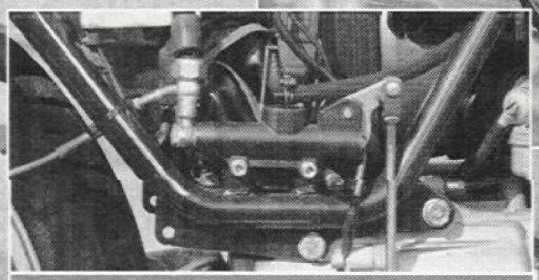
Von den 850er und 1000er Modellen aus gleichem Hause unterscheidet sich die Konstruktion von V 35 und Co. in zwei Punkten ganz klar. Erstens: Die Antriebseinheit ist mittragend in den Rahmen integriert, wobei die Hinterradschwinge direkt im Getriebegehäuse gelagert ist. Zweitens: Der Motor ist horizontal geteilt. Martin Hagemann schildert die Auswirkungen: „Für tiefgreifende Arbeiten lässt sich die Einheit von Motor, Getriebe und Kardan relativ einfach vom Rest des Motorrads trennen. Erster Schritt sind die üblichen Vorarbeiten wie das Lösen aller Züge und Leitungen. Dann werden das Hinterrad ausgebaut und die unteren Stoßdämpferaufnahmen gelöst. Anschließend müssen nur noch die vier Schrauben der Rahmenunterzüge und die drei Schrauben, die das Getriebe mit dem Rahmenoberteil verbinden, entfernt werden, und man kann das halbe Motorrad wie eine Schubkarre nach vorne wegfahren. Der Antriebsstrang, der vorher abgestützt wird, bleibt dabei einfach stehen – fertig. In rund einer Stunde ist die Sache gemacht – eine praktische Angelegenheit. Bei einer Motorüberholung ist auch die horizontale Teilung des Gehäuses recht angenehm. Wenn das Axialspiel, das mit einer Fühlerlehre einfach zu ermitteln ist, stimmt, kann die mit Pleuel und Kolben vormontierte Kurbelwelle einfach in die untere Gehäusehälfte gelegt werden. Dann kommt die obere Hälfte drauf, in die die Stehbolzen von Zylinder und Zylinderkopf eingeschraubt sind, und in der sich die Nockenwelle dreht. Sie, ihre Steuerkette sowie Lima und Zündung sind gut zugänglich, wenn der vordere Motordeckel demontiert ist. Ein völlig logischer Aufbau!"

Spezialwerkzeug ist für die Arbeiten am Motor kaum nötig, ein gehärteter Abdrückstift für die auf dem vorderen Kurbelwellenstumpf angebrachte Lichtmaschine, eventuell ein Kupplungshalter – das war's auch schon. Ohnehin sind tiefere Eingriffe ins Triebwerk eher selten nötig, erzählt Martin Hagemann: „Der voll gleitgelagerte Kurbeltrieb ist solide – was auch gut ist, denn Guzzi bot hier nie Untermaßlager an. Im Ernstfall muss man sich entweder nach einer neuen Kurbelwelle umsehen, die gut 400

Mäßig: Schalter und Instrumente taugen nicht viel, die Elektrik ist immer für Überraschungen gut

Italienische Motorradbau-Tugenden: Bremsen, Federelemente und Rahmen arbeiten vorbildlich

Landstraßenmotorrad: Feines Fahrwerk, gute Bremsen, kerniger Ton – auf kleinen Sträßchen macht eine V 50 Monza jede Menge Spaß



Guzzi-Spezialität: die Integralbremse. Der Hauptbremszylinder wirkt auf die hintere und eine vordere Scheibe

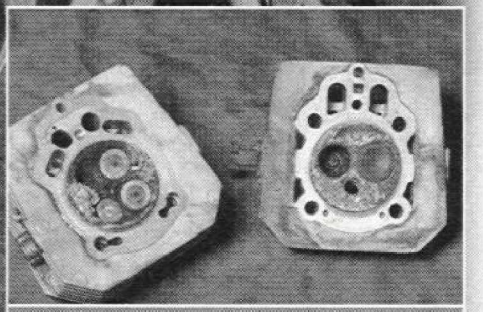
Die Adresse

Martin Hagemann
Speyerer Str. 7
76646 Bruchsal
www.guzziepiu.de

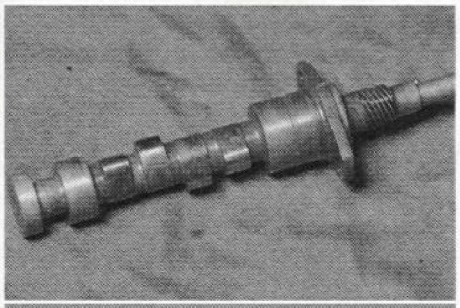
Euro kostet, oder aber nach passenden Lagerschalen aus fremden Regalen. Angeblich passen Fiat-Teile. Mir ist allerdings bis heute keine Welle untergekommen, die durch Verschleiß bedingt am Ende gewesen wäre. Die Zylinder waren ursprünglich hartverchromt, später nigusilbeschichtet. Sie sind daher nicht auszuschleifen, und bei fortgeschrittenem Verschleiß sind Neuteile fällig. Zylinder samt Kolben und Ringen kosten pro Seite gut 200 Euro."

So weit, so gut. Doch völlig unproblematisch sind die Motoren auch nicht. Es gilt: Alles Böse kommt von oben, und zwar öfter mal in Form abreißender Ventile. Die Gründe sind mannigfaltig: Die kleinen Ventile längen sich im Laufe der Zeit, die Ventilführungen sind häufig am Ende, selbst die Ventilkeile verschleißen – und auch die für einen Stoßstangenmotor beachtlichen Drehzahlen spielen wohl eine Rolle. Der Tipp des Fachmanns: „Bei einer gebrauchten Maschine mit unbekannter Motorlaufleistung ist eine fachmännische Überholung der Alu-Köpfe kein sinnlos rausgeworfenes Geld." Ein weiteres Übel: zwischen den Ventilsitzen gerissene Zylinderköpfe, da die Konstrukteure die Ventile in diesem thermisch hoch belasteten Bereich zu nah beieinander anordneten. Eine besondere Stellung nimmt in diesem Punkt die V 65 Lario ein, Martin Hagemanns besonderes Steckenpferd. In ihren Köpfen arbeiten je vier Ventile, von denen sich die Ingenieure einst eine Leistungsspritze versprachen. Das Motorrad brachte es tatsächlich auf echte 58 PS, krankte aber noch mehr an Ventilabrissen. Martin Hagemann nennt den Grund: „Moto Guzi griff einfach zu Gabelkipphebeln, die gleichzeitig beide Einlass- beziehungsweise Auslassventile öffnen. Damit verdoppelt sich praktisch die Federkraft der Ventilfedern, die auf die Nockenwelle wirkt. Insbesondere bei untertouriger Fahrweise kommt es deshalb sehr schnell zu Pitting und eingelaufenen Nocken. Ich habe schon regelrechte Stufen im Nockenprofil gesehen! Aufgrund der daraus resultierenden ‚harten' Ventilbetätigung reißt irgendwann ein Ventil ab."

Thema Kraftübertragung: Wenn im Getriebe etwas rumort, ist das zumeist der fünfte Gang, dessen Lagerung mitunter schwächelt und dessen Verzahnung Pitting aufweisen kann. Ebenfalls nicht allzu häufig, aber im Falle eines Falles um so gravierender, ist ein Problem des Kardanantriebs. Er hat ein Kreuzgelenk sowie ein Schiebestück zum Längenausgleich. Wenn letz-



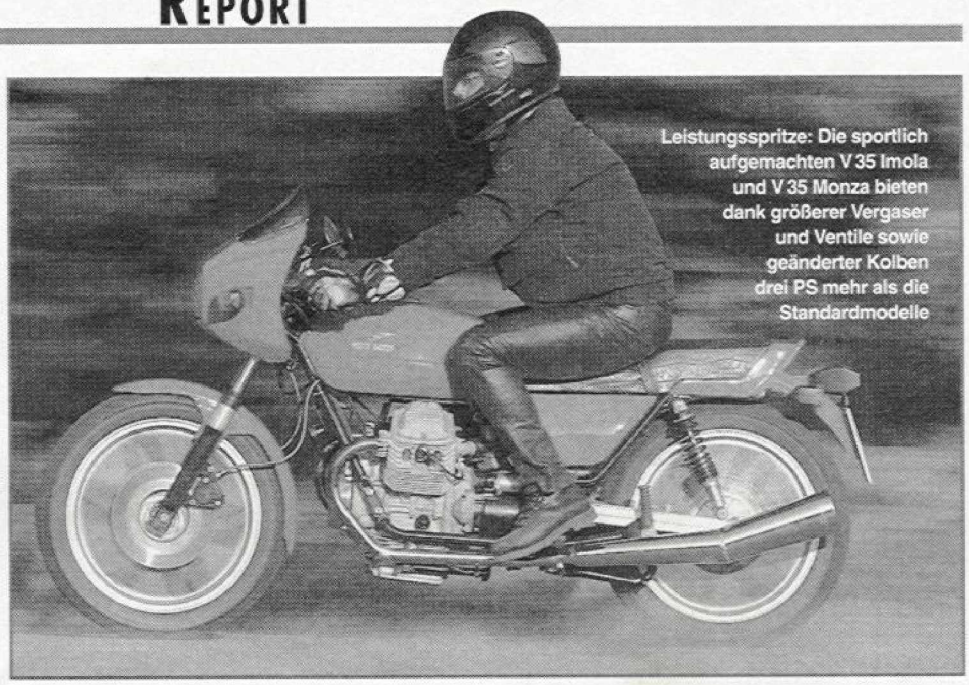
Und ab dafür: Insbesondere (aber nicht nur!) bei Vierventilern (l.) reißt gern mal ein Ventil ab!



Wackelkandidat: die Nockenwelle. Pitting und eingelaufene Nocken machen öfter mal Ärger

teres nicht ausreichend geschmiert ist oder durch eingedrungene Feuchtigkeit Rost entstanden ist, bewegt es sich nicht mehr so leichtgängig wie gewünscht, wodurch Druck auf das Gelenkkreuz wirkt. „Im Extremfall kann das Gelenkkreuz brechen und ein Loch in die Schwinge und den hinteren Getriebedeckel schlagen", warnt Hagemann – und zerrt als Beweis eine zerstörte Schwinge aus der Teilekiste. Der Tipp des Bruchsaler Guzzi-Spezis: „Alle ein, zwei Jahre den Endantrieb ausbauen, das Schiebestück prüfen und abschmieren. Das dauert 15 Minuten, und alle Probleme sind aus der Welt. Bei der Gelegenheit kann man auch gleich klären, ob vielleicht das Lagerspiel des Kegelrads oder das Zahnflankenspiel im Endantrieb zu groß sind. Ganz wichtig: In Getriebe wie Endantrieb gehört Öl der Viskosität SAE 85W 140, und zur Kardan-Ölstandskontrolle muss die Schwinge unbedingt waagerecht stehen! In späten Bedienungsanleitungen fehlt dieser Hinweis, was insbesondere bei den Enduros mit den Namenskürzeln TT und NTX aufgrund der langen Federwege und der dadurch nach unten zeigenden Kontrollöffnungen oft üble Auswirkungen hatte. Die Guzzi-Werkstätten wussten das zwar – aber viele Maschinen wurden eben nicht gut gewartet."

Eine echte Schwachstelle der kleinen Guzzis: die Elektrik. Korrodierte Kontakte und Steckverbindungen sind bei vernachlässigten Exemplaren fast die Regel – und viele angebotene Motorräder sind vernachlässigt. Wer langfristig Ruhe haben will, tut gut daran, nicht einzelnen Problemchen nachzuspüren, sondern gleich einen neuen Kabelbaum zu installieren, alle Kontakte, beispielsweise am Sicherungskasten und an den Schaltern, zu reinigen und auch das eine oder andere Relais nachzurüsten. Guzzi-Kenner Hagemann: „Ab Werk läuft der volle Strom über die Lenkerschalter. Das führt oft zu Spannungsverlusten, und insbesondere bei nachgerüsteten H4-Scheinwerfern kann der Lichtschalter regelrecht verbrennen."

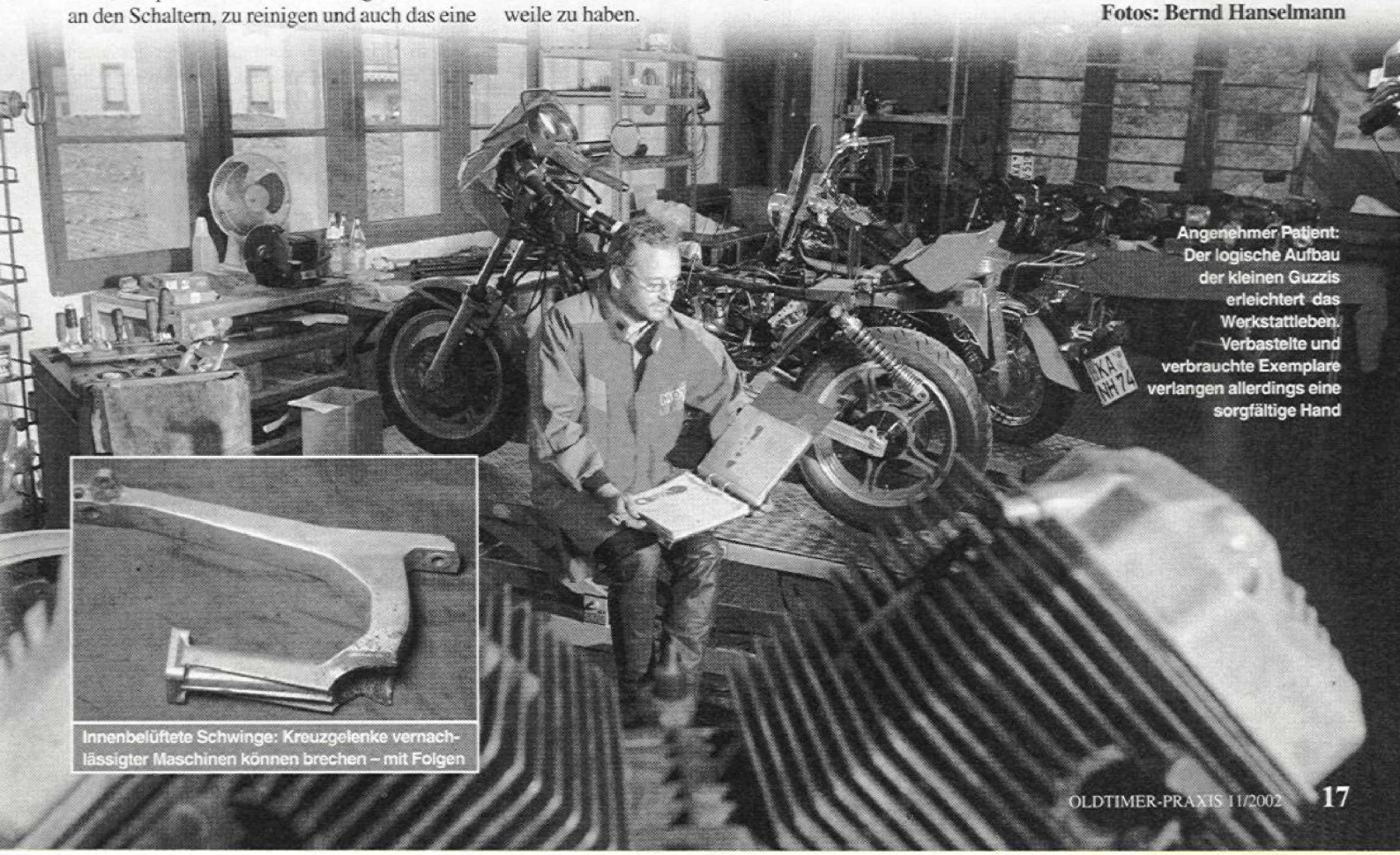


Leistungsspritze: Die sportlich aufgemachten V 35 Imola und V 35 Monza bieten dank größerer Vergaser und Ventile sowie geänderter Kolben drei PS mehr als die Standardmodelle

Drei unterschiedliche Zündungen wurden in den kleinen Guzzis verbaut: eine herkömmliche Unterbrecherzündung mit zwei Kontakten sowie Elektronikzündungen von Bosch und Motorplat. Insbesondere letztere hat einen sehr, sehr mäßigen Ruf – und neue Ersatzteile für das spanische Produkt gibt es längst nicht mehr. Abhilfe schafft entweder das Rückrüsten auf die Kontaktzündung oder der Einbau einer Elektronikzündung aus dem Zubehör. Selbst (sehr teure) Kennfeldzündungen sind mittlerweile zu haben.

Untern Strich sind die kleinen Tücken von V 35 und V 50 mit entsprechender Sorgfalt aber recht einfach in den Griff zu bekommen. Dass es dennoch bis heute populärere Motorräder gibt, hat für Guzzi-Freunde durchaus Vorteile: Restaurierungsobjekte und Ersatzteilträger gibt es schon deutlich unter 1000 Euro, selbst gute Exemplare nehmen kaum die 2000er Hürde. Dazu kommt eine weitgehend gesicherte Ersatzteilversorgung – und die Gewissheit, nicht an jeder Straßenecke über das gleiche Motorrad zu stolpern. Schauen Sie sich doch ruhig mal eine der kleinen Guzzis genauer an, bevorzugt eins der hübschen Sportmodelle. Und hören Sie genau hin, wenn der V2 rasselt und bollert. Fast wie ein Großer…

Text: Lars Rosenbrock
Fotos: Bernd Hanselmann



Angenehmer Patient: Der logische Aufbau der kleinen Guzzis erleichtert das Werkstattleben. Verbastelte und verbrauchte Exemplare verlangen allerdings eine sorgfältige Hand

Innenbelüftete Schwinge: Kreuzgelenke vernachlässigter Maschinen können brechen – mit Folgen