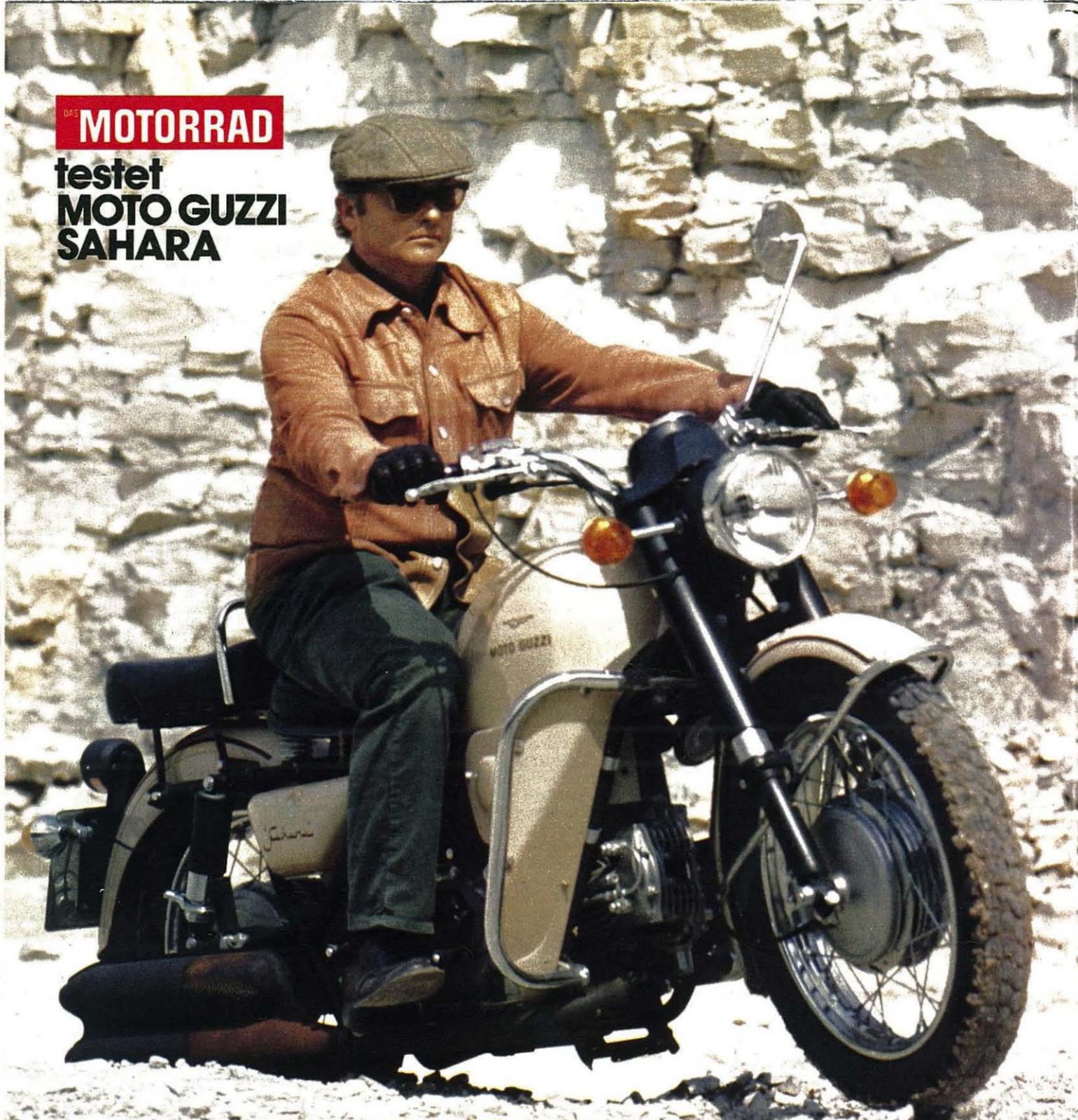


DAS **MOTORRAD**

testet
**MOTO GUZZI
SAHARA**



OLD SHATTER- HAND

Unter Dir wummert ein Zylinder wie eine Dampfmaschine, Motorgeburtsjahr anno einstmals. Ab 90 schlägt die klotzige Masse in Lenker und Rasten durch. Doch Du kannst mit 2000 Touren durch die Sahara fahren.

Anno einstmals, das war 1921. Schön war er nicht, der Motor in der ersten Guzzi, doch der liegende Zylinder rückte den Schwerpunkt schön tief hinunter. Guzzi blieb dabei, wurde berühmt mit dem Rezept und auch sonstigem Gewußt-wie: Schon die erste Maschine hatte Haarnadel-Ventilfedern. 1930 kam die Hinterradschwinge, als man bei uns noch ein gefedertes Hinterrad für lebensgefährlichen Blödsinn hielt. 1937 schaffte die Gambalunghino den ersten TT-Sieg einer nicht-englischen Maschine, und als wir nach dem Krieg zum erstenmal mit ein paar Lire für Spaghetti ohne alles nach Italien fuhren, hätten wir für eine Gambaiunga kriminell werden können. Rot waren sie, und man saß mehr drin als drauf, die Füße weit vorn, die italienischen Polizisten ritten darauf wie die Teufel.

Das ist noch nicht Vergangenheit: Trotz Alfa Romeo für schnelle Sachen liebt die Policia ihr klassisches Pferd im neuen Fahrwerk. Längst vergessen ist der Ölhahn, einst als „Guzzi-Hahn“ bekannt, mit dem man verhinderte, daß im Stand der klassische Öltank das Kurbelgehäuse füllte, und man braucht auch nicht mehr zu fürchten, beim Ankicken auf dem nächsten Balkon zu landen. Doch auch der E-Start ist anders als andere. Der zweite Kupplungshebel ist keiner, er betätigt den Dekompressor, ohne den der Kolben nicht über den Verdichtungshub zu bringen wäre. Per Keilriemen wird durch die umfunktionierte (Bosch-)Lichtmaschine der Motor angedreht, dann läßt man den Hebel los und hört einen Bumm-Bumm-Leerlauf, der nicht nur Großväter ans Fenster reißt. Doch hier müssen wir beim Heute von vorn anfangen.

Von der Falcone zur Sahara

In der Falcone steckte der Motor in einem modernen Fahrwerk, doch optisch als Fremdkörper. Irgendwie paßten Chrom-Doppeltüte und Sitzbank nicht dazu, und was falsch war, ist jetzt bei der Sahara richtig. Nur wenig wurde verändert, aber es macht viel aus. Statt Doppel-Sitzbank ist da wieder ein getrennter Soziussitz, den allerdings der Fahrer romantischer findet als die Sozia, die sich weiter zurück- und höhergesetzt fühlt als sie es eigentlich ist.

Das simple Luftfilter wurde durch einen



Oben: Das einzige Instrument, der Tachometer, sitzt groß und zentral wie bei einem Nutzfahrzeug genau im Blickfeld des Sahara-Fahrers. Links: Mächtig und sehr altertümlich steht die Moto Guzzi in antiker Kolossalität da. Zerklüftet sitzt der liegende Einzylinder auf dem Gehäuse.



Unter dem Gehäusedeckel dreht sich die ehemals freilaufende Schwungscheibe. Bei den mächtigen Dimensionierungen denkt man unwillkürlich an Dampfmaschinen oder Stationärmotoren.



Staubschluck- und Ansaugeräuschdämpfungstopf ersetzt, die recht stabilen Sturzbügel dienen als Träger eines Spritzblechs, das neben den Block herumgezogen ist und nicht nur für Expeditionslock sorgt, sondern tatsächlich Spritzdreck fängt – erst bei 30 cm Wassertiefe und zu viel Dampf laufen die Halbschuhe voll. Und die Sandfarbe steht der Guzzi ebenso wie der exotisch-arabische Schriftzug „Sahara“, den man auf den beiderseitigen

Werkzeugkästen lesen kann, wenn man vorher weiß, was da geschrieben steht. An den Schutzblechen steht der Reifenluftdruck geschrieben (à la Military), und der Auspuff ist ein anfangs brüniertes, aber bald rostiges Doppeltrumm wie bei einem Auto. Komischerweise stört hier der Rost nicht, er sieht ehrenvoll-erworben aus wie bei einem Fischdampfer, der von Grönland heimkehrt.

Vorn hat die Sahara die tadellose Guzzi-Telegabel mit Duplex-Trommelbremse, die hinteren Federbeine sind ebenso tadellos, fünffach einstellbar, Reifenluftdruck bis 2,6 atü – mit leichter Sozia war auf der Straße Raste III mit 2,3 atü am besten.

Für die Ewigkeit gebaut

Nix Drehzahlmesser: Der 500er bringt 25 PS bei 4800 U/min, nicht viel mehr als vor 25 Jahren im Vorläufer GTW mit 20,5 PS bei 4300 U/min, im Wesentlichen wurde nur die Verdichtung erhöht, auf sanfte 1 : 7 statt 6, es ist bis auf Dauerhaftigkeitsverbesserungen praktisch die gleiche Maschine, mit 88 x 82 mm übrigens nicht so langhubig wie sie in der Praxis erscheint. Und viel schneller wurde sie auch nicht – damals ca. 130 km/h, jetzt gut eingelaufen um 140 (nach Tacho). Einlaufen braucht sie, unsere Junge Testmaschine wurde zusehens runder.

Wer erwartet, daß ein eigentlich simples Bauernmotorrad leichter sein müßte als moderne Boliden, irrt sich wieder mal: Mit ca. 219 kg bringt die Sahara ein paar Kilo mehr auf die Waage als die Ducati 750 Desmo, Alu-Zylin spart nichts, und das Ding soll ewig halten: Alles ist deftig gemacht, nicht zuletzt gegenüber der Gambalunga, die im Rahmen steif und ansonsten in allen Richtungen elastisch war.

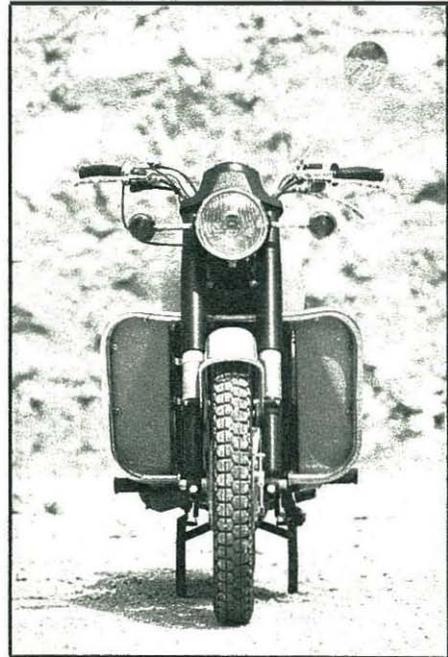
Doch wer seine Muskeln anspannt, um die Sahara vom Ständer zu bringen, kann nur staunen: Das geht spielend und das Aufbocken ebenso, das Trumm läßt sich auch leicht halten. Eher braucht man Fingerfertigkeit. Die Schalter sind irgendwohin gesetzt, wo am Lenker gerade Platz war: Den Blinker rechts bedient man am besten mit der linken Hand, wenn man sich die Finger nicht verrenken mag, und wer schnell abblenden will, muß üben, zumal auch die Schalterfunktion sich Zeit läßt.

Die Fußrasten sind weit verstellbar, die Schaltwippe rechts ist lang und liegt richtig. Aber Zeit lassen muß man sich auch beim Schalten: Beim schnellen Durchschalten kracht drinnen solides Material aufeinander, und wenn man zum Start den ersten Gang hineinhaut, schauen die Passanten: Der lernt es noch. Grinsen tun sie aber nicht, denn die Sahara ist sichtlich ein Profi-Motorrad mit gewaltiger Figur, kein Untersatz für Knaben.

OLD SHATTERHAND

Klang fürs Herz

Die klassische Guzzi hatte eine Riesen-Schwungscheibe, die man mit nimmermüder Begeisterung rotieren sehen konnte. Und Mutti fragte, ob ein



Sahara-Milieu eines schwäbischen Steinbruchs. Als erstes einen Geröllweg mit schätzungsweise 18 Prozent hinunter, etwa 50 Meter. Als ich kurz auf die Bremsen tippen wollte, war da die Schaltung und die Maschine bekam einen scharfen Pull, der genau nicht passieren sollte. Doch die Sahara meint es gut mit den Fehlern ihrer Fahrer, sie zog sich selbst ganz undramatisch gerade. Vor allem: Sitzenbleiben, für Tricks von Trial-Jockeys ist sie zu stur.



Ganz links: Die Schilder halten bei Sahara-Tempo wirklich Dreck ab.

Links: Arabisierte Schriftzug auf den Seitendeckeln.

Unten: Letzter Blick auf die Kara-Ben-Nemsi-Falcone. Für Nonkonformisten: Häßlichkeit wird durch Liebe schön. Fotos: U. Schwab

Motorrad so viele durchgeschliffene Hosenbeine wert sein könnte. Die Schwungscheibe ist noch da, aber das Rotieren findet verkapselt statt. Es sorgt jedenfalls wie einst für einen beeindruckenden Langsam-Leerlauf, den man ebenso zum Fahren benutzen kann, denn die Elastizität der Sahara-Maschine ist unerschöpflich.

Wer schnell durch die Gänge schaltet, ist falsch gewickelt, man muß sich in der Historie zurückgewöhnen. Aus Schwungmasse und Dampfmaschinencharakter des Motors ergibt sich eine träge Reaktion aufs Gas: Wer zum Überholen aufreißt, erlebt erst mal garnichts, man muß mit Vorschuß denken wie beim Diesel, und die Drehzahlen hören auf, wo sie sonst heutzutage erst richtig anfangen. Aufwärtsschalten bringt meist mehr als Ausdrehen in den Gängen; die Sahara wummert mit unerhörtem Klang durch die Landschaft, nur darf man es nicht sehr eilig haben.

Bei den Fahreigenschaften darf man von Straßenlage sprechen: Wer die Guzzi schmeißt, ist dümmer als Hein Mück. Er hat (was ja auch sonst gilt) einfach nicht gemerkt, was die Maschine will. Im Zweifelsfall mal locker lassen, man kann sie aus bösen Wischern ganz leicht herausziehen.

Nicht umzuschmeißen

20 Kilometer nach dem ersten Draufsetzen machten wir die Bilder im



Ebenso auf teuflischem Schlamm in Wasserdurchfahrten. Da fährt sie mal ein wenig anders als man will, aber man muß sie nur lassen. Nur als das Vorderrad eine Steinplatte gegen den Block stemmte, daß das Hinterrad sich hob, war natürlicherweise nichts zu machen, doch wird sie nicht mit Kopflast aus der Hand gerissen.

Mit dieser Maschine und einer Ölkanne für die Kette kommt man auf jeden

Fall durchs wilde Kurdistan, wo sich übrigens aus gleichen motorischen Gründen die alte NSU TS großer Vorliebe erfreute – die türkische Polizei hat sie noch nach dem Krieg gehalten. Sie war auch so schwer, obwohl sie ein einfaches Urzeiten-Fahrwerk hatte: Viel Eisen macht stark, siehe Eifelturm.

In ernste Nöte kommt man mit der Sahara eher, wenn man für die hohe Versicherung auch mal Straßenleistung sehen will. Von wegen schwingender

Gassäule: Hier wird noch angesaugt, verdichtet, kraftgehoben und ausgepufft, und wenn der Laster vor dir 80 fährt, mußt du passen, falls in nächster Zeit jemand entgegenkommen könnte. Immer wieder mal sucht man den fünften Gang, der nicht da ist.

Zumal sich ab 90 km/h Vibrationen aufmachen, die den Fuß von der Raste heben wie ein flatterndes Ventil. Der Tacho schwimmt zu Nebel, und der Lenker, der eisern Kurs hält, kribbelt in Hochfrequenz. Ob die Schüttelei auf Dauer bei der Mechanik und dem Zubehör Kleinholz erzeugt, konnten wir im Rahmen des Tests nicht feststellen. Über 120 breitet sich die Ruhe nach dem Sturm aus, und man genießt wieder ohne Alarmzeichen den feinen Komfort von Federung, Sitzen und Spursicherheit.

Entspannte Sitzhaltung

Vollkommen entspannend ist die Sitzhaltung, ganz unversammelt nach Art alter Zeiten. Man fühlt sich nicht veranlaßt, die Sahara in die Kurve zu legen. Wer drückt, merkt sofort die Grenzen, nicht nur die, die durch die seitliche Auslage des Ständers gesetzt sind. Der Auspuff sieht nach Aufsetzen aus, tut es aber nicht.

Ob hinten jemand drauf sitzt, merkt man auf dem schweren Brocken mit dem tiefen Schwerpunkt nicht, doch ist die Sahara schon optisch eigentlich

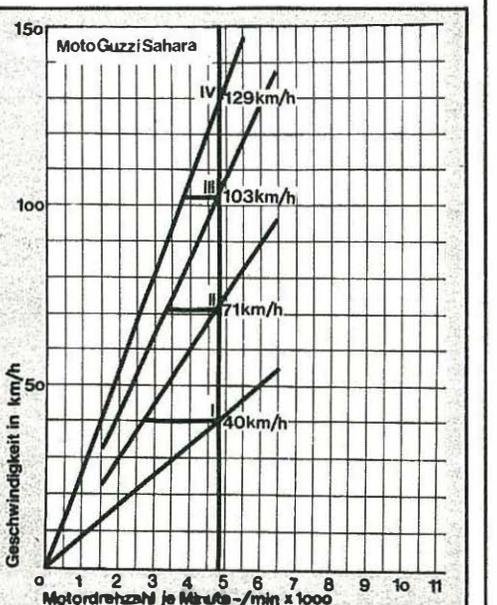
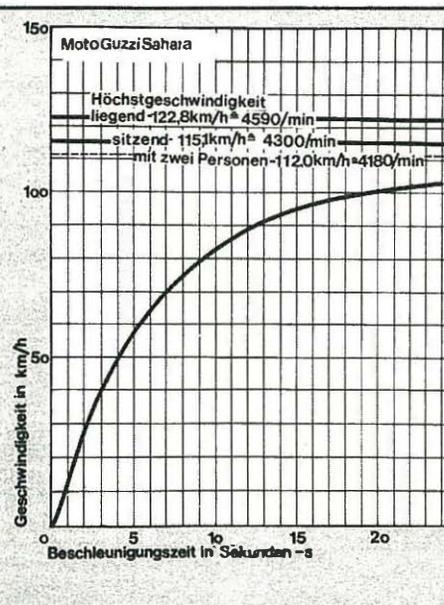
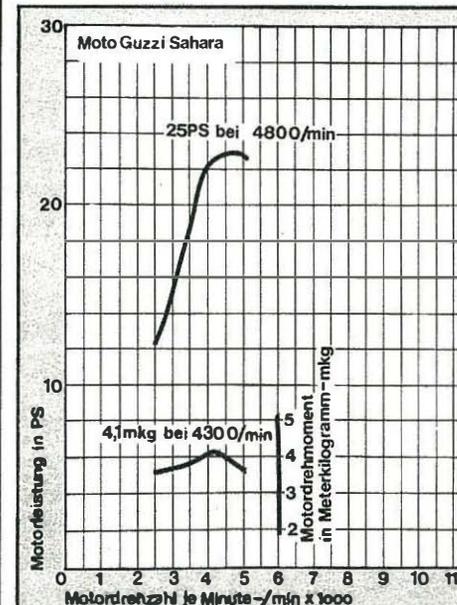
für Solisten gedacht, die hinten ihr Gepäck befördern – sonst wäre Sitzbank doch besser.

Wer sich zum schnellen Fahren anzieht, kommt sich auch nicht richtig vor: Zur Sahara paßt der Mann, der keinen Weg zu gutem Pfeifentabak scheut. Und müde Aitrentner-Augen werden munter, wenn sie den Motor durchs Dorf stampfen hören; Mensch, das waren noch Zeiten.



Fürs Handwerkern an der Sahara ergeben sich keine Probleme – Vergaser und Zündung fürs Einstellen gut zugänglich. Viel Bordwerkzeug mäßiger Qualität, es kann gezielt verbessert werden und hat viel Platz in den Kästen, Kettenspanner rechts hinter dem Auspuff schlecht zugänglich, aber man kommt doch klar.

Fazit: Moto Guzzi Sahara, das ist die schönste Art, 85 zu fahren. P. Simsa



Technische Daten und Meßwerte Moto Guzzi „Sahara“

Motor

Luftgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, längs liegend zur Fahrtrichtung eingebaut. Leichtmetallzylinder mit Gußlaufbuchse. Zwei im Kopf hängende Ventile über untenliegende, zahnradgetriebene Nockenwelle, Stößel und Kipphebel betätigt. Bohrung x Hub: 88 mm x 82 mm, Hubraum 499 ccm. Verdichtung 6,9. Nennleistung 25 PS bei 4800/min, spezifische Leistung 50 PS/Liter. Leistungsgewicht naß 4,038 kg/PS; max. Drehmoment 4,1 mkg bei 4300/min. Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 13,12 m/s; pro 1000/min 2,733 m/s. Druckumlaufschmierung, Ölinhalt 3 L.

Vergaser

Ein Dellorto Zentralschwimmervergaser VHB 29 A; Ø 29 mm, Schieberbetätigung durch Seilzug, Rückstellung durch Feder. Trockenluftfilter ausblasbar.

Elektrische Anlage

Kontaktgesteuerte Batterie/Spulenzündung. Bosch-Gleichstromlichtmaschine 12 V über Keilriemen angetrieben. Zündkerze Bosch W 225 T2; Elektrodenabstand 0,5–0,7 mm.

Kraftübertragung

Mehrscheibenkupplung im Ölbad. Primärtrieb über Zahnrad. Sekundärtrieb über Einfach-Rollenkette, 5/8" x 3/8"; 92 Glieder. Kettenräder 16/35 Z, $i_{sec} = 2,187$. Klauengeschaltetes Vierganggetriebe mit Kickstarter. Übersetzungsstufen: 3,21/1,8/1,25/1,0. Gesamtstufen: 14,04/7,87/5,47/4,37. Geschwindigkeit im letzten Gang pro 1000/min KW-Umr.: 26,77 km/h.

Fährwerk

Doppelrohrrahmen, teilweise aus Dreiecksverbänden. Teleskopgabel. Hinterradschwinge mit fünffach verstellbaren „Sebac“-Federbeinen, hydraulisch gedämpft. Läng Radstand 1450 mm; Lenkwinkel und Nachlauf n. A.

Räder

Bereifung vorn 3.50–18; 1,5 atü; hinten 3.50–18; 1,75–2,3 atü; Abrollumfang 1,95 m. Stahlfelgen. Vorn über Seilzug und Verteiler betätigte Duplex-Trommelbremse, Ø 210 mm. Hinten Simplex-Trommelbremse über Gestänge betätigt, Ø 210 mm.

Abmessungen/Gewichte

Länge 2100 mm, Breite ohne Lenker 660 mm, Höhe bis Oberkante Instrumente 1010 mm, Lenkerbreite 750 mm, Sitzhöhe 800 mm, Fußrasten zu Sitzfläche 510 mm, Tankbreite am Knieschluß 300 mm, nutzbare Sitzlänge 300 mm, Wendekreis 4250 mm. Gewicht vollgetankt mit Werkzeug und Öl 219 kg, davon vorn 98 kg, hinten 121 kg (45%/55%); mit 70 kg-Fahrer vorn 138 kg, hinten 151 kg (47%/53%). Tankinhalt 19 Liter davon ca. 4,5 L Reserve.

Ausrüstung/Zubehör

Tachometer ohne Tageskilometerzähler, 20er/10er Teilung, Meßbereich 0–160 km/h, Instrumentendurchmesser 75 mm. Tankverschluß nicht abschließbar. Auf Wunsch erhältlich: Gepäckträger, Rucksäcke.

Wartung

Inspektion mit Ölwechsel alle 3000 km

Meßwerte

(Gemessen mit 70 kg schwerem Fahrer in Lederkombi)
 0–40 km/h 3,0 s
 0–60 km/h 5,5 s
 0–80 km/h 9,3 s
 0–100 km/h 19,5 s

Höchstgeschwindigkeit

mit zwei Personen 112,0 km/h
 solo aufrecht sitzend 115,1 km/h
 solo langliegend 122,8 km/h

Verbrauch

Autobahn, Schnitt ca. 100 km/h 4,5 L/100 km
 La 3,8 L/100 km
 Testverbrauch 4,0 L/100 km

Prels

Auf Anfrage

Hersteller

Moto Guzzi – S.E.I.M.M., Mandello del Lario (Co), Italien.

Importeure

Deutschland: Firma Mobylette GmbH, 4812 Brackweide, Postfach 385.
 Österreich: Fa. Rainer, 1030 Wien 3, Sechskrügelgasse 2.
 Schweiz: Otto von Arx, 4632 Trimbach b. Olten, Baseler Str. 240, Daniel Schor, 3000 Bern, Falkenplatz 3 + 5.