



Moto Guzzi Mille GT mit 67 PS: Test

Denkmalpflege

Die schlichteste, klassischste, schönste Guzzi stampft unge-drosselt noch kerniger voran, als die auf deutsche Versicherungsklassen zugeschnittene 50-PS-Version.

Was bisher geschah: Auf dem Titel von MOTORRAD 8/1987 prangte eine Guzzi, wie es seit Jahren keine mehr gegeben hatte. Es war die Mille GT, schwarz wie die Nacht, chromblitzend, unverkleidet, großartig. Motobecane-Geschäftsführer Erhard Just hatte sie speziell für Deutschland bauen lassen.

Die Leser waren aus dem Häuschen, in der Redaktion trafen Briefe ein mit Glückwünschen an Moto Guzzi und de-

taillierten Verbesserungsvorschlägen. Bei der Wahl zum Motorrad des Jahres 1987 eroberte die neue Moto Guzzi Rang sieben der Gesamtwertung, in der Klasse über 50 PS sogar den sechsten Platz.

Aber die Mille GT, zünftige Version des kompromißlerischen Tourensportklassikers T5, wird nicht nur gelobt, sondern auch gekauft. Ursprünglich sollten etwa 250 Mille GT gebaut werden, aber von April bis November 1987 entschie-

den sich schon knapp 400 Kunden für die urigste Guzzi.

Von denen verzichteten etliche dankend darauf, 108 Mark plus Einbaukosten für zwei Reduzierblenden zwischen den Zylinderköpfen und Auspuffkrümmern zu bezahlen. Sie überweisen lieber ein paar Mark mehr an die Versicherung. Der Lohn sind 67 Guzzi-Pferde (gemessen 61) statt 50, ein Unterschied, der sich bei den Fahrleistungen gravierend bemerkbar macht.

171 km/h Spitzentempo solo sitzend und 5,6 Sekunden für den Sprint von Null auf 100 sind einem fast fünf Zentner schweren Tourenbullen eben angemessener als 156 km/h und 7,0 Sekunden.

Üppig ist auch das Zubehörprogramm. Bereits bei der Einführung der Mille GT im Frühjahr 1987 reichte die Palette schon vom Gepäckträger über Lafranconi-Endrohre und eine elektronische Zündanlage bis hin zum Schwingenkit für breitere 3.00-Zoll-Felgen (siehe Kasten MOTORRAD 8/1987, Seite 26). Mittlerweile ist noch einiges dazugekommen. So gibt es zum stattlichen Preis von rund 1300 Mark jetzt eine bis zu den Zylindern reichende, rahmenfeste Vollverkleidung, lackiert in Schwarz und mit den vorderen Blinkern, mit der die höhere Endgeschwindigkeit eher durchzuhalten sein dürfte als bei der Basisversion.

Ebenso sinnvoll ist die Packtaschenhalterung mit Gepäckbrücke für 246 Mark von Hepco und Becker. Die passenden Koffer vom gleichen Hersteller kosten je Paar etwa 700 bis 820 Mark.

Puristen können wie schon im Frühjahr in Speichenräder investieren, aber die stilgerechte Verschönerung ist nur als nachträgliche Umrüstung möglich. Etwa 1150 Mark mit Arbeitszeit kostet es, die Gußräder durch die Räder der California II beziehungsweise der T 3 zu ersetzen.

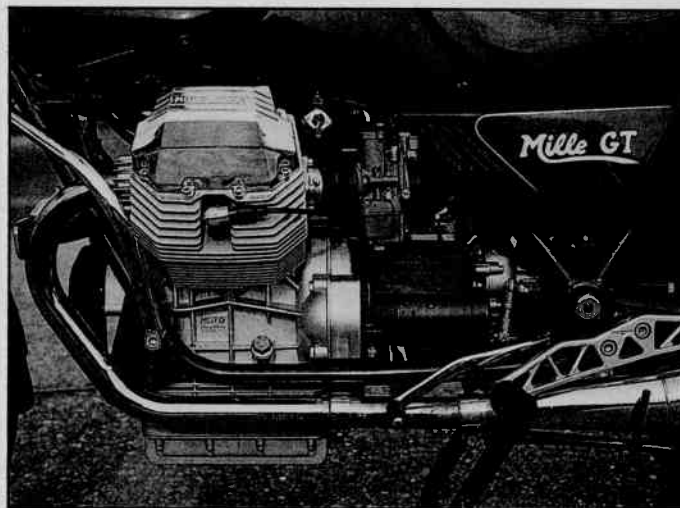
Eine andere sinnvolle Verbesserung gegenüber früheren Guzzi-Modellen dagegen gehört bei der Mille GT zum Standard. Handhebel von Magura und übersichtliche Schalter von Merit haben die früheren Bedienelemente ersetzt. Selbst der Choke sitzt nicht mehr am Vergaser; ein zweistufiger Stellring vor dem linken Griffgummi dient zur Betätigung der Gemischanreicherung.

Den Choke braucht der V-Zweizylinder allerdings nur kurze Zeit. Ob betriebswarm oder kalt, bereits nach wenigen Anlasserumdrehungen poltert die Traditionsmaschinerie im typischen, sonoren Guzzi-

Sound los. Nach zirka 200 Metern reicht schon die erste der beiden Stufen, und nach weiteren 200 Metern hat die Starthilfe ihre Pflicht getan.

Lediglich die in dieser Phase sich auf ungefähr 900/min einstellende Leerlaufdrehzahl deutet darauf hin, daß die Betriebstemperatur noch nicht erreicht ist. Das ist nach wenigen Kilometern der Fall, der Drehzahlmesser pendelt sich im Stand dann auf 1100/min ein.

Zum Anfahren schüttelt der 1000er-Motor die Kraft nur so aus dem Ärmel. Ein Blick in das Drehmomentdiagramm verrät, warum. Schon bei 3000/min er-



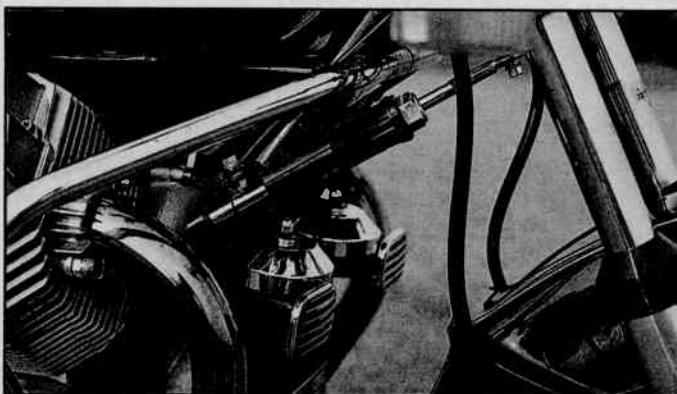
Guzzi-Barock: zum Motor der passende Schriftzug



Guzzi-Gemütlichkeit: Der Fahrer sitzt entspannt und aufrecht. Verkleidung gegen Aufpreis

gibt sich das Maximum. Für den flotten Start sind sogar 1500/min allemal genug; das sind nur 400/min mehr als die Leerlaufdrehzahl. Aber die Guzzi kann auch anders. Klaglos dreht sie bis in den roten Bereich, wenn es denn sein muß, das sind immerhin 7000/min.

Doch wer die Mille GT so fährt, ist ein Banause. Maximale Schaltdrehzahlen von 5000, besser noch 4500/min, schonen nicht nur die Nerven des



Guzzi-Extra: Lenkungsämpfer nur mit Frontscheibe

Motor¹

Luftgekühlter Zweizylinder-V-Motor, ohv, Kipphebel, zwei Ventile, mechanisch betätigte Zweischeiben-Trommelkupplung, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Sekundärantrieb über Kardanwelle.

Hubraum 949 cm³
Bohrung x Hub 88 x 78 mm
Verdichtung 9,2
Nennleistung

49 kW (67 PS) bei 6700/min

Max. Drehmoment

76 Nm (7,7 kpm) bei 5200/min

Kolbengeschwindigkeit

bei 6700/min 17,4 m/s

Kraftstoffaufbereitung

2 Dellorto-Vergaser Ø 30 mm

Zündung Batterie/Spulenzündung

Lichtmaschinenleistung 280 Watt

Batterie 12 V/30 Ah

Fahrwerk¹

Doppelschleifenrahmen aus Stahlrohr, luftunterstützte Telegabel, zwei Federbeine hinten, Integralbremssystem für eine vordere und die hintere Bremscheibe, zusätzliche Scheibenbremse vorn, Festsattel.

Lenkkopfwinkel 62,5 Grad

Nachlauf 92 mm

Radstand 1535 mm

Gesamtlänge 2210 mm

Lenkerbreite 760 mm

Standrohrdurchmesser 38 mm

Bremsdurchmesser vorn/hinten

300/264 mm

Federweg vorn/hinten 125/75 mm

Felgenreife

vorn/hinten 2.15 x 18/2.15 x 18

Bereifung vorn/hinten

110/90 H 18/120/90 H 18

Scheinwerfer

60/55 W, Größe 170 mm

Maße und Gewichte

Sitzhöhe 820 mm

Nutzbare Sitzbanklänge 770 mm

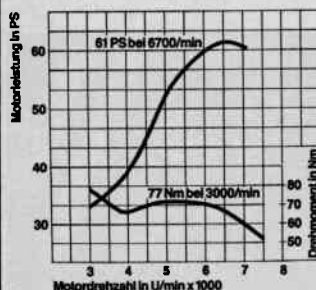
Wendekreis 4900 mm

Gewicht vollgetankt 246 kg

Gewicht ohne Benzin 230 kg

Zuladung 194 kg

Leistungsmessung²



Höchstes Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen. Flacher Verlauf im mittleren Bereich

Technische Daten und

MOTORRAD

Testwerte: Moto Guzzi Mille GT

Tankinhalt 22,5 Liter
davon vier Liter Reserve

Service-Daten¹

Service-Intervalle alle 5000 km

Ölwechsel alle 5000 km

Ölfilterwechsel alle 10 000 km

Füllmenge

mit Filterwechsel 3 Liter

ohne Filterwechsel 3 Liter

Zündkerzen W5DC Champion NGY,

NGK BP 6 ES

Elektrodenabstand 0,6 mm

Teleskopgabelöl

Viskosität ATF

Füllmenge 100 cm³ je Holm

Ventilspiel (kalt) Einlaß/Auslaß

0,22/0,22 mm

Reifentyp Pirelli Phantom

Reifenluftdruck

vorn/hinten 2,2/2,6 bar

Meßwerte²

Höchstgeschwindigkeit

solo sitzend 171 km/h

mit Sozius 169 km/h

Beschleunigung (zwei Personen)

0-100 km/h 5,6 (6,9) s

0-160 km/h 19,7 (24,3) s

0-400 m 14,2 (15,2) s

0-1000 m 27,7 (29,2) s

Durchzugsvermögen

Im fünften Gang (zwei Personen)

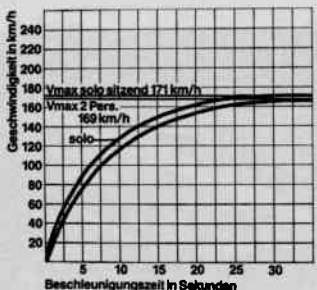
60-140 km/h 15,2 (20,1) s

Bremsweg (-verzögerung)

100-0 km/h 42,9 m (9,0 m/s²)

130-0 km/h 70,8 m (9,2 m/s²)

Beschleunigungswerte²



Nahezu gleich hohe Endgeschwindigkeiten im Solo- oder Zweimann-Betrieb

Tachometerabweichung

Anzeige/effektiv

50/45, 80/77, 100/91, 130/117 km/h

Kupplungshandkraft 95 Newton

Verbrauch

Kraftstoff Super verbleit

Mittlerer Testverbrauch

6,3 Liter/100 km

Theoretische Reichweite 360 km

Minimaler Testverbrauch

4,9 Liter/100 km

Maximaler Testverbrauch

7,2 Liter/100 km

Ölverbrauch

nicht meßbar

Lob und Tadel

+ Durchzugsstarker Motor

+ Niedriger Benzinverbrauch

- Tachobeleuchtung blendet

nachts

- Fußbremshebel zu hoch

angesetzt

- Bei hohen Drehzahlen

Blinkerausfall

Das fiel auf

○ Starke Blauverfärbung der

Auspuffkrümmer

○ Für Ölstandskontrolle

Werkzeug erforderlich

○ Kniefreiheit links eingeschränkt

Ausstattung und Preis

Serienmäßige Ausstattung:

Integral-Bremsanlage

Montiertes Zubehör

an Testmaschine

Lenkungsämpfer, Sturzbügel

Leistungsvarianten

50-PS-Drosselsatz, einschließlich

TÜV-Freigabe 108 Mark

Lieferbare Farben

Schwarz-Metallic

Garantie

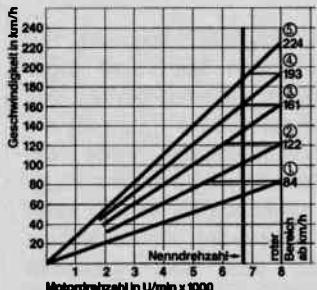
Sechs Monate Vollgarantie, danach

weitere sechs Monate auf alle Ag-

gregate ohne elektrische Bauteile

Preis 11 550 Mark

Gangdiagramm



Der Motor bleibt bei Höchstgeschwindigkeit rund 600/min unter Nenndrehzahl

Moto Guzzi Mille GT mit 67 PS: Test

Fahrers, sondern auch die Mechanik des Motors.

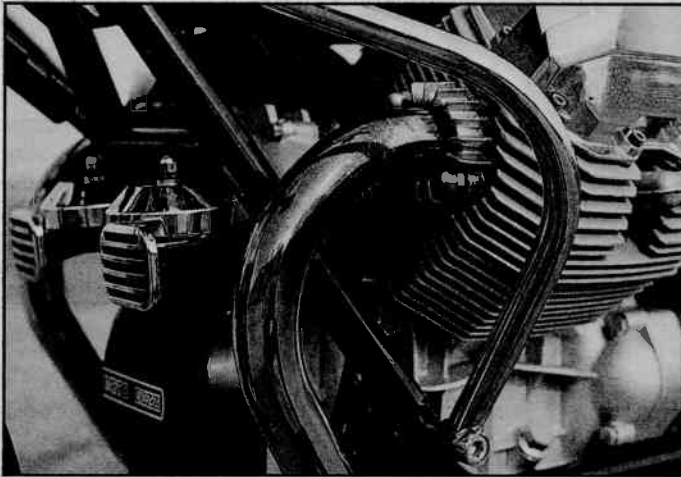
Denn bei 7000/min stampfen die beiden Kolben mit einer mittleren Geschwindigkeit von 18,2 Metern pro Sekunde auf und ab. Mit den entsprechenden Vibrationen. Dabei rackern sich auch die langen Stoßstangen und Kipphebel ordentlich ab. Guzzi-Treiber mit Gemüt orientieren sich eher an beschaulichen 2500/min. Bei dieser Drehzahl gleitet die Mille GT dezent und mit reichlichen Kraftreserven durch den Stadtverkehr, und auch bei Überlandfahrt geht es bei dieser Drehzahl noch mit einer Tachoaussage von 80 km/h voran.

Doch dieser Motor kann noch mehr. Selbst langsamstes Fahren in der Kolonne schafft die Moto Guzzi mit Bravour. Lästige Kupplungsarbeit entfällt, die Mille GT schiebt selbst bei der extrem niedrigen Drehzahl von etwa 500/min noch betulich voran. Ein zusätzlicher Hörgenuß dabei: Der Fahrer kann jeden einzelnen Arbeitstakt akustisch miterleben. Mit diesem Motor wird sogar ein Stau fast noch zum Vergnügen.

Schnelles Reisen auf der Autobahn zählt dagegen nicht zu den Stärken dieses Tourers. Spurwechsel oberhalb von 130 km/h, bei denen Fahrbahnmarkierungen überfahren werden, lassen die Maschine arg ins Wackeln geraten. Querfugen nimmt sie andererseits ungeführt hin.

Ist der Fahrer ohne die zusätzlich angebotene Verkleidung unterwegs, setzt die Konstitution des Piloten – wie bei den meisten unverkleideten Motorrädern – noch engere Grenzen als das Fahrwerk. Schon wenige Kilometer mit 170 km/h reichen aus, um die Nackenmuskeln erlahmen zu lassen. Freilich, trainierte Fahrer können auch mit der unverkleideten Version gute Autobahn-Reisedurchschnitte erzielen. Gut 130 km/h über einen Zeitraum von zwei Stunden erwiesen sich im Test als praktikabel.

¹ Herstellerangaben; ² Meßbedingungen: 20 Grad, kein Wind; Meßort: Hockenheim; Motornummer: VT 22 460; ³ Leistungsabnahme an der Kupplung. Messung auf dem Bosch-Prüfstand LPS 002. Maximal mögliche Abweichungen zur DIN-Messung ± drei Prozent



Starke Blauverfärbung der Krümmer bei scharfer Fahrweise

Auf Landstraßen ist die Moto Guzzi schon eher zu Hause. Dort gibt sich das Fahrwerk fast neutral. Zielgenaues Anvisieren von Kurven ist mit dem 18-Zoll-Vorderrad kein Problem, der sture Geradeauslauf ist auch bei Tempo 100 von Bodenwellen nicht zu irritieren. Eine Spur zu hart ist die luftunterstützte Gabel, die hinteren Federn und Dämpfer von Koni verrichten ihre Arbeit deutlich zufriedenstellender.

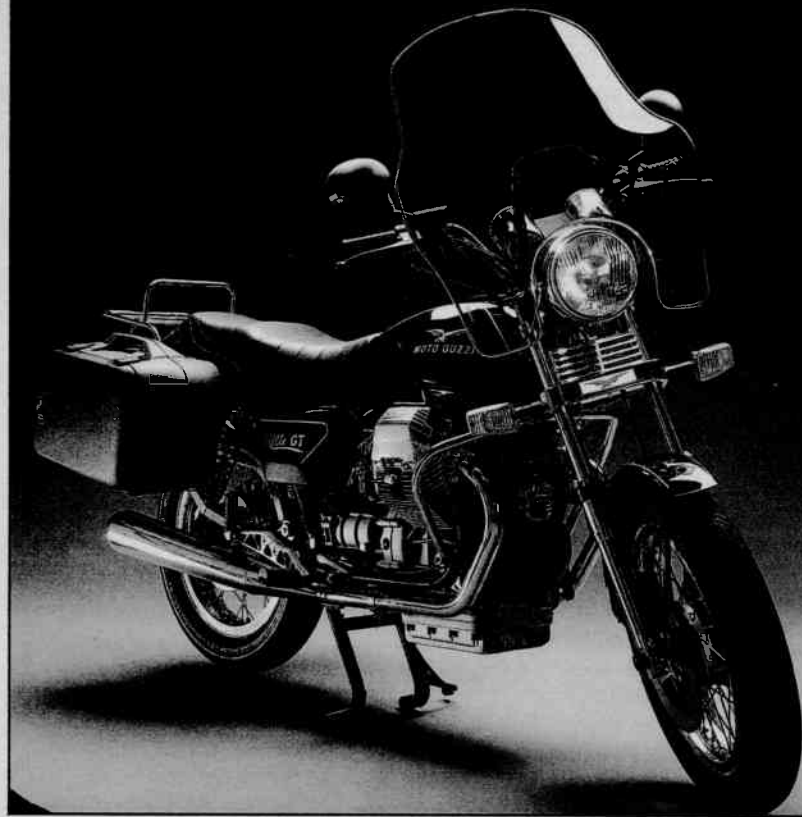
In schnell gefahrenen Kurven treten dann aber doch wieder die Schaukelbewegungen auf, die jedoch durch den an der Testmaschine als Zubehör montierten Lenkungsämpfer schnell wieder abklingen. Wer den Lenkungsämpfer einzeln nachbestellen möchte, erlebt eine unangenehme Überraschung. Moto Guzzi liefert ihn nur zusammen mit der Tourenscheibe, zum stolzen Preis von fast 300 Mark.

Bei den Bremsen bedient sich Moto Guzzi wieder des hauseigenen Integralbremssystems, bei dem der Fußhebel die hintere und die vordere linke Scheibenbremse betätigt, der Handhebel schließlich nur für die vordere rechte Scheibe zuständig ist. Auch bei der Mille GT arbeitet dieses Prinzip ordentlich: Nach 43 Metern endet die Vollbremsung aus 100 km/h, ein annehmbarer Wert für eine mit Fahrer mehr als 320 Kilogramm schwere Maschine.

Aber wie es bei Moto Guzzi auch schon lange üblich ist, bedeckt häßlicher Rostansatz die

Bremsscheiben schon nach einer Regennacht im Freien.

So typisch Guzzi wie rostende Bremsscheiben ist der noble Fahrkomfort, den ein echter Guzzi-Tourer zu bieten hat. Darin steht die Mille GT den Wanderbrüdern California



Speichenräder, Schelbe, Sturzbügel und Koffer als Zubehör



Moderner Blinkerschalter, Choke-Stelling



Seriennummer auf dem Heck

und SP nicht nach. Was nicht verwundern muß, stammt doch das breite Tourensofa von der Reisemaschine SP II. Und so wie bei diesem Motorrad können auch auf der Mille GT Fahrer und Beifahrer ihre Beine bequem auf niedrig angebrachten Fußrasten abstellen. So läßt es sich bei der theoretischen Reichweite von etwa 360 Kilometern schon recht lange auf der Maschine aushalten.

Da sollte sich der Fahrer auch nicht davon täuschen lassen, daß eine Warnleuchte schon nach der halben Strecke in panischem Rot drohende Ebbe im Tank signalisiert. Es

dauert dann aber noch weit über 100 Kilometer, bevor die Reserve über die entsprechende Position des Benzinahns angezapft werden muß.

Durch den gegen Aufpreis lieferbaren Gepäckträger ist es auch kein Problem, die Campingausrüstung zu verstauen. Allein der Riemen des Tankrucksacks weigert sich entschieden, das Schlauch- und Kabel dickicht unter dem Tank zu passieren. Da muß schon ein Rucksack mit langen seitlichen Riemen her, die auf beiden Seiten bis zum Schwingelager heruntergeführt werden können.

Mit solchen soliden Eigenschaften, einem günstigen Preis und relativ geringen Unterhaltskosten reiht sich die Mille GT perfekt in die Ahnengalerie der großen Guzzi-Tourer ein, von der V7 über die T3 bis zur SP II. Dazu kommt eine Exklusivität, die sich – Guzzi-spezifisch – auch beim Wiederverkaufswert bemerkbar machen dürfte. Und genau diesen Status unterstützt die Deutsche Motobecane auf dezente Art: Jede Mille GT fährt auf dem Heck ihre Seriennummer spazieren, mit dem „D“ – für Deutschland – als zusätzliche Dreingabe. *Ronald Schenk*

Fotos: Schwab

MOTORRAD

Report

Schweizer Gesetze Alptraum für Europa?

Power auf Dauer?

40 000 km
Honda
VFR 750 F

Schon gefahren **Die neue
Kawasaki ZX-10**

Neue Versicherungstarife

Alle Sporttermine 1988

Nicht zu bremsen

ABS kommt

Die Neuen

Yamaha FJ 1200
Yamaha XT 600

Wer schickt was in die Wüste?

Vorschau Rallye Paris-Dakar

Test

Moto Guzzi Mille GT



IM BLICKPUNKT

Antiblockiersysteme
Von Generation zu Generation 18

TEST & TECHNIK

Kawasaki ZX-10: Fahrbericht
Top Ten 6

40 000 Kilometer mit der
Honda VFR 750 F
Von Feinster Rasse 10

Yamaha FJ 1200, XT 600 Ténéré:
Fahrbericht
Restaurierungsarbeiten 26

Moto Guzzi Mille GT mit 67 PS:
Test
Denkmalpflege 30

AKTUELL

Das Nachrichtenmagazin 34

BMW-Personalkarussell; Letzte Bonneville;
BMW-Gespinn; Toni Mang macht weiter;
Suzuki-Modelle 1988; Pirelli bei GP?
Power-Rekord-Yamaha; Helmhersteller;
Ex-Rennfahrer auf Red Porsche Killer

SPORT

Die internationalen
Sporttermine 1988
Dreikampf 49

Die nationalen
Sporttermine 1988
Alleingang 67

Paris-Dakar 1988:
Der Kurs, die Fahrer,
die Maschinen
Auf Sand gebaut 86

SERVICE

Tips rund ums Motorrad 94

Fehlersuche; Flammspritzen; Kurz notiert;
Ersatzteilliste; Kawasaki KLR 650;
Aus den Fahrtenbüchern der Dauertest-
maschinen; Versicherungstarife 1988

UNTERWEGS

Report: Motorrad und Umwelt
in der Schweiz
Im Zeichen des Kreuzes 100

Veranstaltungskalender 108

Ernst Leverkus wird 65
Immer noch'n Klacks 110

RUBRIKEN

Leserbriefe, Thema 1 4

Impressum 40

Vorschau 114

MOTORRAD-MARKT

Suchen, verkaufen, tauschen 41

Vorschuß- ▶

lorbeeren: Beim
750er-Vergleich
siegte die Honda
VFR 750 F in den
Disziplinen Sport-
lichkeit und Tou-
rentauglichkeit.
Jetzt mußte sie ihr
Stehvermögen
beweisen. **Lang-
streckentest**
Seite 10

Jubiläum: Am
Neujahrstag
startet die Rallye
Paris-Dakar
zum zehnten Mal.
Vorschau
Seite 86 ▼



Mark und Pfennig: Alle Prämien von
66 Versicherungen auf einen
Blick. Seite 98 ▼

Die Versicherer und ihre Prämien¹

(obere Zahlenreihe: Haftpflicht bis 2 Millionen DM; mittlere: Teilkasko mit Versicherungsgesellschaft)	Motos/ Mopeds²	Leichtkraft- rider
Agrippina Versicherung AG Rheiner Straße 90 5000 Köln 1	106,10 49,00 142,00	824,30 172,20 361,20
Albingia Versicherungs-Aktiengesellschaft Ballindamm 39 2000 Hamburg 1	108,20 43,10 144,9	828, 161 365
Allianz Versicherungs-Aktiengesellschaft Königsstraße 28 8000 München 44	102,90 42,00 140,70	82, 16 36
Alte Leipziger Versicherung AG Alte Leipziger Platz 1 1370 Oberursel	106,10 42,00 113,40	81, 16 36
Auto Direkt Versicherung Arstedter Straße 14 70 Oberursel	102,90 42,00 140,70	82, 16 36
Germania Allgemeine Versicherungs-AG Prinzengasse 12-18 5600 Wuppertal 1	106,10 42,00 113,40	81, 16 36
Basler Versicherungs-Gesellschaft Basler Straße 4 5380 Bad Homburg	102,90 42,00 140,70	82, 16 36
Verleische Beamten Versicherung AG Hansa-Dehler-Straße 25 1 München 83	106,10 42,00 113,40	81, 16 36



▲ Jubilar: Zum Geburtstag
übergab MOTORRAD Ernst Leverkus
eine TZR 250. Test Seite 110



Koproduktion: Eine ▶
deutsche Idee, in Italien realisiert.
Test Mille GT Seite 30