Die Zeit, als Moto Guzzi nur gemütliche Tourer anbot, ist vorbei. Nun steigt der Importeur sogar ins Tuning-Geschäft ein.

In Schwung gebracht

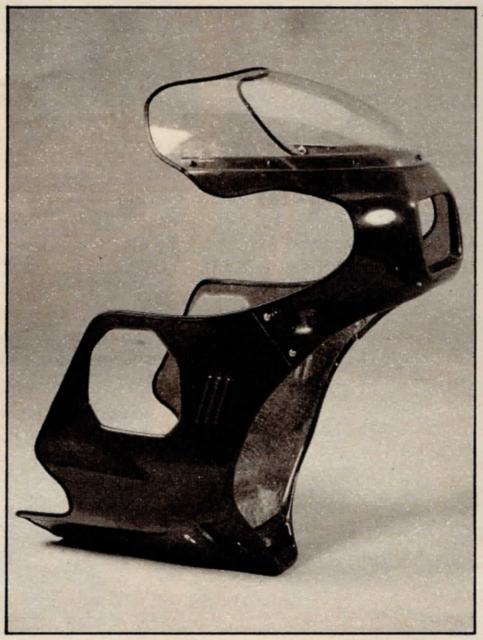
Wie war das doch noch? Ist das große Moto Guzzi V2-Triebwerk nicht mal als Antriebsquelle für Betonmischer konstruiert worden? Heinz-Georg Valentin, Werkstattchef und Zubehörspezialist beim Guzzi-Importeur Deutsche Motobécane in Bielefeld, reagiert auf solche Fragen höchst ungehalten: „Es kommt nicht darauf an, wie ein Motor entstanden ist, sondern was man damit anfangen kann."

Valentins Angriffslust kommt nicht von ungefähr: „Auf dem Fahrwerksektor hatten wir schon immer einen Vorsprung gegenüber der japanischen Konkurrenz." Doch es bleibt nicht bei markigen Sprüchen und blindem Vertrauen auf italienische Fahrwerkskunst. Der deutsche Guzzi-Importeur läßt Taten folgen: „Wir bieten unseren Kunden über unser Händlernetz ab sofort ein Tuning-Kit für die Le Mans-Modelle an, womit auch das Leistungsmanko des Zweizylinders aus der Welt geschafft sein dürfte."

Die Deutsche Motobécane ist um das sportliche Image ihrer Modelle sehr bemüht. „Tuning ist Vertrauenssache", weiß Valentin aus Erfahrung. „Aus diesem Grund wollen wir diesen Markt nicht mehr irgendwelchen Privatiers überlassen."

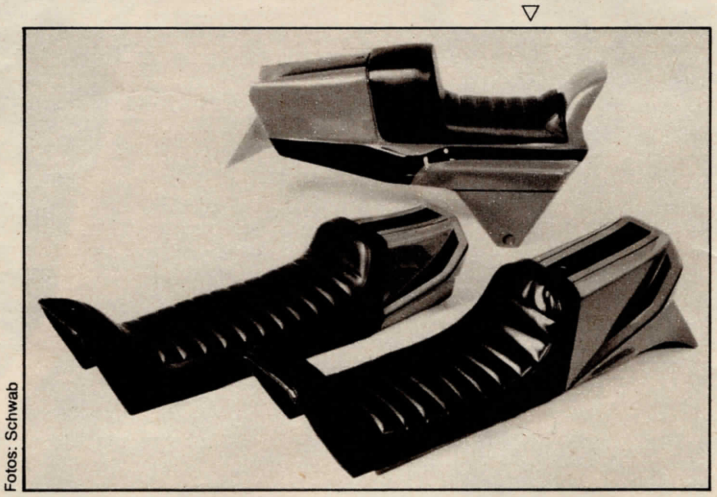
Jeder, der sich mit Tuning beschäftigt hat, weiß ein Lied davon zu singen: Die Teile sind schnell beschafft. Geht es dann jedoch um den TÜV-Segen, werden die Kunden allein gelassen. „Die Leistungskur an unseren Le Mans-Modellen steht unter Aufsicht des TÜV. Sämtliche Artikel aus dem Zubehörkatalog sind nicht nur von uns geprüft, sondern werden mit Gutachten ausgeliefert", verspricht Valentin.

Dem bulligen Triebwerk der Le Mans-Modelle haben die Mannen aus Bielefeld anständig Beine gemacht: Satte 86 PS bei 7300 Kurbelwellenumdrehungen leistet der aufgebohrte V2. „Wir legen Wert darauf, daß ausschließlich



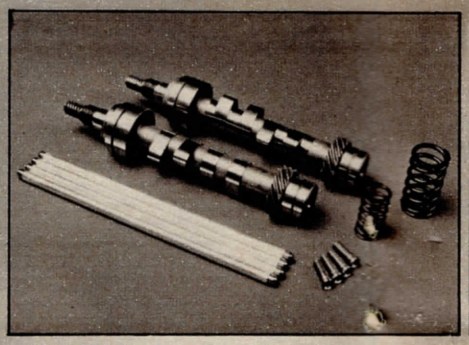
◁ **Stylistisch gelungen und zudem preiswert: Die Vollverkleidung für die Le Mans-Modelle kostet inklusive Halterung und Lackierung 1050 Mark (links)**

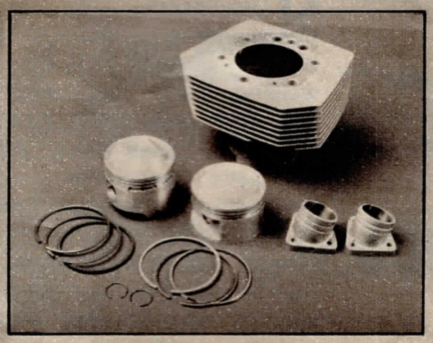
Für jeden Geschmack etwas: Höckersitzbänke für die Le Mans-Modelle. Wahlweise für ein oder zwei Personen. Auch für die kleineren Modelle lieferbar ▽



Fotos: Schwab

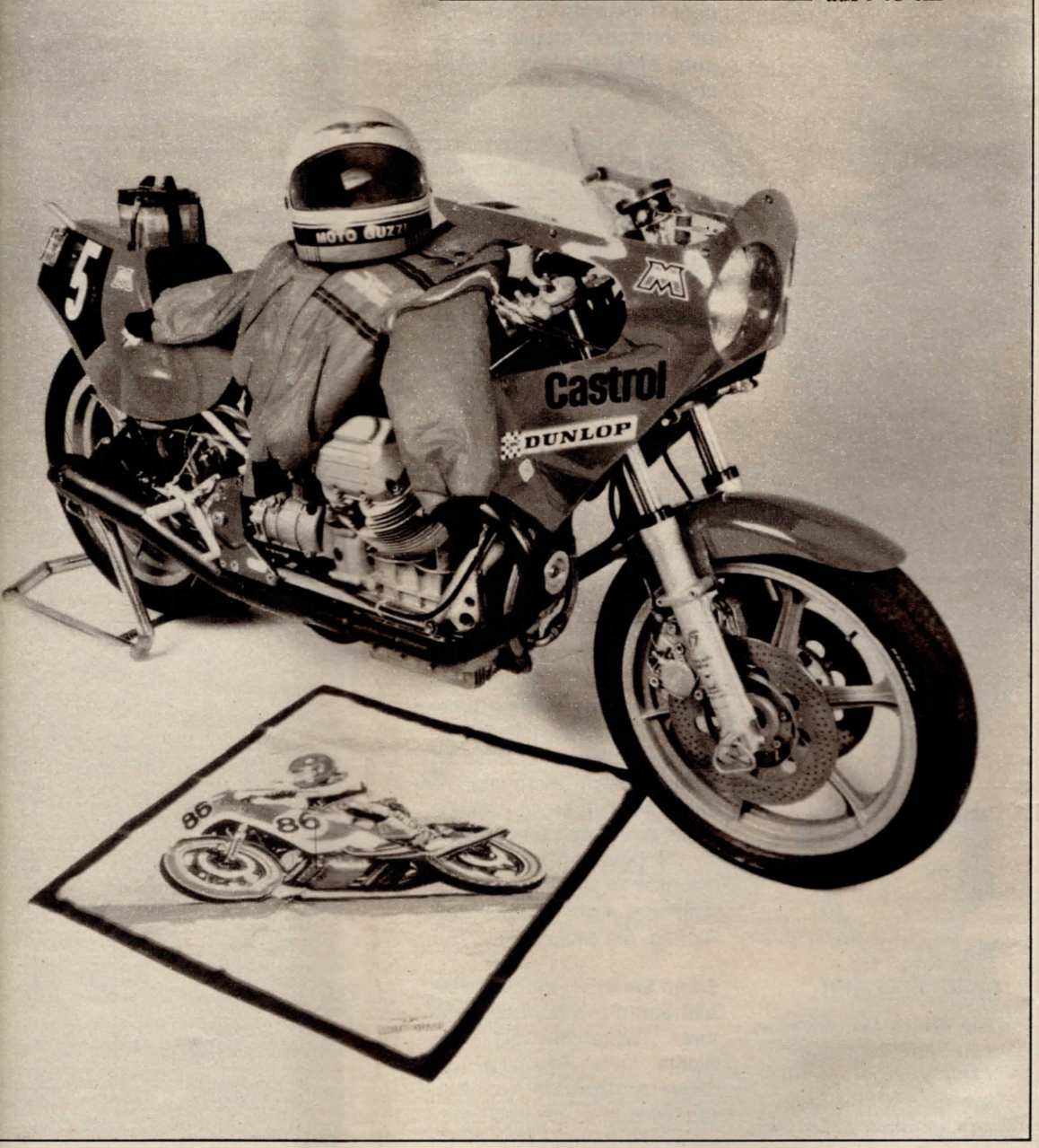
Für Spezialisten: Kleidung in den Guzzi-Farben. Rollendes Versuchslabor: Die Guzzi-Langstreckenmaschine mit Noki-Fahrwerk (rechts) ▷





320 Grad-Nocke von Schrick. Erleichterte Alu-Stößelstangen und härtere Ventilfedern (ganz links)

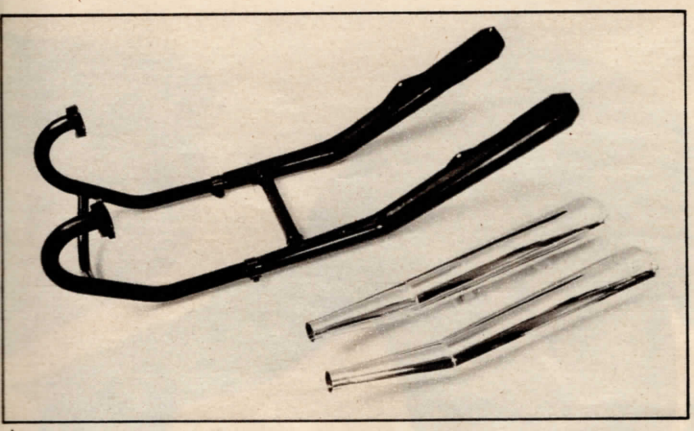
Alukolben vergrößern den Hubraum auf 948 cm³



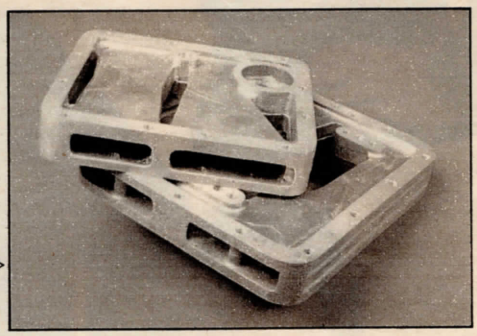
Teile aus deutscher Produktion verwendet werden", sagt Valentin. „Die Alu-Kolben stammen von Mahle, und die Nockenwellen werden bei Schrick gefertigt."

Der Tuning-Kit umfaßt neben Kolben, nikasilbeschichteten Zylindern (532 Mark) und Sportnockenwellen (381 Mark) leichtere Alu-Stößelstangen (15 Mark), härtere Ventilfedern (13 Mark), offene 40er Dellorto-Vergaser (351 Mark) und einen Ölwannenzwischenring. Auf dieses 219 Mark teure Teil sollte bei gesteigerter Leistung keinesfalls verzichtet werden. Der mit Luftschlitzen versehene Ring erhöht zwar nicht die Ölmenge, hält die Temperatur aber in erträglichen Grenzen.

Wer seine Guzzi lediglich optisch schneller machen will, kann dies mit einer Vollverkleidung tun, die vom Importeur anbaufertig samt Halterung, Lackierung und TÜV-Gutachten für 1050 Mark angeboten wird. Hier stehen auch die Besitzer der kleineren Modelle, V 35, V 50 und V 65, nicht hintenan: Die Vollverkleidungen für diese Modelle kosten beim Guzzi-Händler, ebenfalls mit Halterung und Lackierung, 922 Mark.



△ **Schön, aber laut: Die Lafranconi-Anlagen erfüllen nicht mehr die Norm**



Unerläßlich: vergrößerte Ölwanne mit Luftschlitzen ▷

Ein Schwachpunkt an den kleinen Guzzi-Modellen ist die Telegabel: Die Deutsche Motobécane sann auch hier auf Abhilfe und bietet nun Gabelstabilisatoren zum Nachrüsten an. Der Preis steht bislang noch nicht fest. Nicht einmal das Geschäft mit Nachrüst-Stoßdämpfern, Fußrastenanlagen und Windschutzscheiben will der Importeur in Zukunft anderen Firmen überlassen.

Die Qual der Wahl hat der Kunde bei den verschiedenen Sitzbank-Typen. Der Le Mans-Pilot kann seine sportlichen Ambitionen mit einer Rennbank (610 Mark) dokumentieren, die allerdings nur im Ein-Personen-Betrieb zulässig ist. Komfortabler sind dagegen die Nachrüst-Bänke für die großen T-Modelle. Sie kosten zwischen 200 und 250 Mark.

Seine innige Verbundenheit mit der oberitalienischen Marke kann der Besitzer oder Guzzi-Fan auch mit spezieller Kleidung kundtun: Vom T-Shirt über Overalls bis zum Guzzi-Integralhelm ist fast alles zu haben.

Noch nicht käuflich ist bislang die abgebildete Langstreckenrennmaschine mit über 100 PS und speziellem Noki-Fahrwerk. Der Renner wird vom Importeur als rollendes Versuchslabor betrachtet und soll das sportliche Image der Marke weiter aufpolieren helfen.

Wer jetzt noch glaubt, der Guzzi-Motor sei als Antrieb für Betonmischer konstruiert und habe auch solche Eigenschaften, kann ja mal Heinz-Georg Valentin darauf ansprechen. Über die Folgen muß er sich dann allerdings auch im klaren sein.

Horst Vieselmann ▷