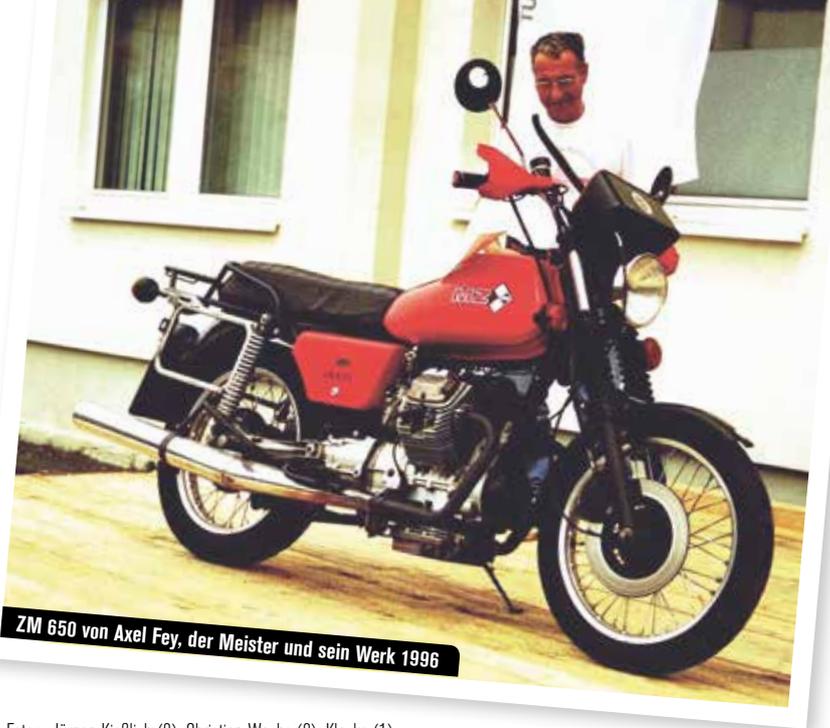




Forza Guzzi

Wenn der Adler seine Schwingen zum Flug ausbreitet –
Teil 4: Rennsport / Serie

Text: Jürgen Kieblisch | Fotos: Jürgen Kieblisch (3), Christian Wachs (2), Klacks (1)



ZM 650 von Axel Fey, der Meister und sein Werk 1996

Wie auch immer, Individualisten gaben und gibt es ja stets, unter diesen auch die Gilde der „Edelschrauber“ wie Axel Fey aus Ludwigsfelde. Die Leser werden sich entsinnen, Heft 10/07 (Sappos). Eben diese Leute bauen sich ihre Traummotorräder selbst oder auch um. So war das erste „Nachwendeprodukt“ von Axel die Kombination MZ und Moto Guzzi. Ein sehr interessantes Motorrad, äußerst gut gelungen und mit dem TÜV-Segen ausgestattet und natürlich bei diversen „Edelschrauber-Treffen“ prämiert, so auch in Zittau. Wir wollen den Erbauer hier selbst im O-Ton zu Wort kommen lassen.

„Danke für Dein Interesse an der ZM (Zschopau-Mandello) 650. Am Anfang hieß sie noch VK650, was ich änderte. Die Maschine, Km-Stand 29.933 von mir gefahren, steht noch im Depot in Augustusburg, daheim fehlt der Platz. Sie war mir zu temperamentvoll, die BISON war mir viel lieber mit der großen Schwungmasse, die Ausgeglichenheit ausstrahlte. Auch war die ZM650 nicht so zuverlässig wie die BISON, bei Regen setzte die Zündung immer wieder aus. Hier baute ich um auf Transistorzündung, kontaktgesteuert, aber ohne Erfolg. Auch die Motorentlüftung

sabberte immer wieder. Die Vergaser riefen auch immer wieder auf zur Nejustierung. Der Motor der ZM650 stammt aus der V65, Baujahr 1986, die verbesserte Ausführung. Er hat die Motornr. PG *011600*, wobei „PG“ für die werksinterne Motortypbezeichnung steht. Es ist der Zwei-Ventiler. Mich reizen ja immer Maschinen, die Geschichte haben, die kleinen Guzzis besitzen den ungewöhnlichen Heron-Brennraum. Das wäre eine gute Ausgangsbasis für einen Diesel mit hoher Laufkultur gewesen, aber ich habe keinen Interessenten dafür gefunden. Und

jetzt ist der Diesel ja ein Böser und der Spritpreis nicht mehr ökonomisch motivierend.“ Danke Axel. Zum Ende der Geschichte über Moto Guzzi soll noch eine Story aus dem Testbereich erwähnt werden. Es war anlässlich des Motorradfahrertreffens 1989 in Zittau, „Klacks“ mit seiner Inge waren unsere Ehrengäste. Wir standen am Start zum Bergsprint, „Klacks“ kam aus dem Staunen nicht heraus. Unser Motorradfreund Dr. Kurt Radig aus Bad Freienwalde präsentierte seine V 1000 California 2, das einzige Exemplar in der DDR, und wie es zu deren Erwerbung kam. „Klacks“ erzählte uns

vom Langstreckentest im September 1969 von Hamburg nach Wien. Einer der anwesenden Motorradfreunde, Volker Häußler aus Neugersdorf, sagte, dass sein Bruder auch am Start dabei war. Dem guten „Klacks“ klappte zum zweiten Mal in zehn Minuten das Kinn herunter. Was, ist denn das möglich, der Flugkapitän Günter Häußler war ihr Bruder? Am Abend lauschten wir, als dieser große Mann uns die Geschichte ausführlicher erzählte. Ein Bild davon sendete er gleich nach seiner Rückreise an uns. Er selbst hatte ja während seiner zahlreichen Testfahrten auch Mo-

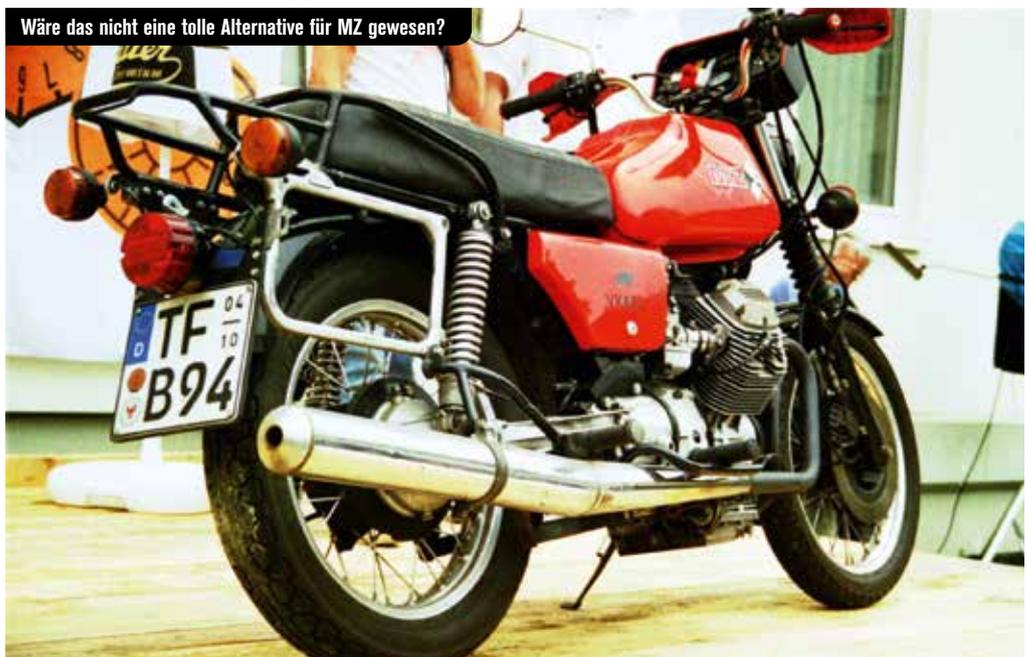
Kalender 2016

Schleizer Dreieck

2016
Historie
Schleizer Dreieck

15,- Euro
Format: 490 x 420 mm

Bestellung unter
www.top-speed.info



Wäre das nicht eine tolle Alternative für MZ gewesen?



Ein wunderschöner Caferacer á la Guzzi



Das Werk von „Edelschrauber“ Christian Wachs aus Leckwitz

delle aus der Edelschmiede von Mandello del Lario auf Herz und Nieren geprüft. So auch 1966 die „Büffel-Bombe“, Moto Guzzi V 7 mit 700 cm³ Hubraum. Die V 7 Prototyp erhielt „seine Durchlaucht Klacks“ direkt vom Messstand der IFMA in Köln vom Italiener Carlo Perelli zum Test übergeben, noch vor dem Generalimporteur Röth. Er selbst hatte später, am 27. November 1967, einen Vollgas-Langstreckentest mit der V 7 von Hamburg nach Wien erfolgreich organisiert.

Nun, sollte es eine weitere Härtefahrt geben, das Ganze war als ein Maschinentest angedacht. Die Teilnehmer machten daraus spontan einen Fahrertest. Am 27.09.1969 standen die Fahrer Erwin Müller (solo ohne Sozia), Rennfahrer Hugo Schmitz (solo mit Sozia) und Fritz Röth mit Co. im Gespann am Start bereit. Alle drei auf Moto Guzzi Ambassador 750. Das Ziel lautete Hamburg – Wien – Hamburg, nur mit Tank- und kurzen Pausen zur Verpflegung mit Checks durch Fachpersonal an den Kontrollstellen. Um noch einmal auf den oben erwähnten Flugkapitän Häußler zurückzukommen, der Zusammen-

hang ist ganz einfach, er war auch mit Leib und Seele Motorradfahrer. In diesem besonderen Fall, in der Zeit der Testfahrt, nannte er eine Moto Guzzi V 7 sein eigen. Aus Sportkameradschaft fühlte er sich verpflichtet, das Team über

in Hamburg-Stillhorn, natürlich ohne „Lumpensammler“. Erster Kontrollpunkt war nach 1:27 h in Seesen, 144er-Schnitt für 209 Kilometer wurde von Solofahrer Müller vorgelegt. An der Kontrolle in Rhön hatte Müller den Durch-

Rosenheim – und bis Wien wurde durchgezogen. In Wien sollten eigentlich die Hinterreifen erneuert werden, das erwies sich als nicht notwendig. Dadurch war der Aufenthalt mit 16 Minuten, nach bisher insgesamt 1.166 km, erledigt – und wieder ging es ab in die Nacht gen Hamburg. Am 28.11. um 9.34 Uhr war der erste Teilnehmer wieder am Ausgangspunkt angekommen. Der Tacho stand bei 2.332 km. Nebel und Glatteis waren die nächtlichen Gegner auf der Strecke. Hugo Schmitz gönnte sich und seiner Sozia 20 Minuten Pause, wendete und düste wieder in Richtung Wien. Es waren ja noch runde fünf Stunden Zeit bis zur Erfüllung einer 24-Stunden-Tour! Das Zeitlimit für den Marathon war an der Kontrolle Rhön erreicht. 2.766 Kilometer wurden zurückgelegt, die Pausen eingerechnet. Das Ergebnis lautete 119 km/h Durchschnitt nach exakt 24 Stunden. Hut ab! Diese Leistung wurde vor knapp 50 Jahren vollbracht, abgesehen von der damaligen Technik sollte auch das für heute wesentlich verbesserte Straßennetz, insbesondere der Autobahnen, betrachtet werden.



Am Start zum 24-Stunden-Marathon am 27.09.1969

die aktuellsten Wetterprognosen zu informieren, da ja bekanntlich der Flugdienst die zuverlässigsten Meldungen erhält. Alles Böse, was da so sein konnte, war ausgerechnet für den Zeitraum der Fahrt aktuell.

Der Start erfolgte 15.00 Uhr

schnitt in etwa gehalten und nach weiteren drei Stunden 430 km hinter sich gebracht. Unterdessen war es dunkel geworden, und es ging weiter. Müller konnte in München innerhalb einer Stunde einen Defekt selbständig beheben. Es folgte die Kontrolle in

Auch Axel Bulthaupt hat sein Herz für Böhmerland entdeckt



Kalender 2016

Historie Sachsenring

15,- Euro
Format: 490 x 420 mm

Bestellung unter
www.top-speed.info