

# 100.000 Griso-Kilometer

Unser Leser Andreas Thier, der ja schon ein paarmal in der Motalia über seine Erfahrungen und Reisen mit seiner Moto Guzzi Griso 850 berichtete, hat nun die magische Schallmauer von 100.000 Kilometern überschritten.

## Guzzi-Gegenwart

Dezember 2011: „Die wahren Biker sind zurück“- großartig, Moto Guzzi macht Werbung. Und zwar ganzseitig in führenden deutschen Motorrad-Magazinen. Meines Erachtens ist die Werbung sogar richtig gut. Plant Moto Guzzi tatsächlich mehr Motorräder zu verkaufen?

Die Zulassungszahlen in Deutschland sprechen jedenfalls dafür. Laut IVM (Industrie-Verband Motorrad Deutschland e.V.) hat Moto Guzzi vom Jahresanfang bis November 2011 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ein sattes Plus von 12,00 % erreicht, während der Bran-

chenprimus BMW bei 10,13 % liegt. Absolut betrachtet hat BMW allerdings die Stückzahl von 17.580 auf 19.361 gesteigert, derweil sich die Stückzahl bei Moto Guzzi von 700 auf 784 entwickelt hat.

Gianluca di Odo, Produktplaner bei Moto Guzzi, äußert sich mit einer entsprechenden Positionierung: „...wir zielen nicht auf Massenproduktion, sondern sehen uns als Nischenhersteller mit Handfertigung in Mantello del Lario.“

Hoffen wir mal, daß die Entwicklung im Mutterkonzern als Bestätigung verstanden wird, die Traditionsmarke mit dem großen Nimbus nicht



*Mit 96 Kilometern auf dem Tacho fast noch neu.*



### Rückblick irgendwo in Norwegen.

nur am Leben zu erhalten, sondern auch weiterzuentwickeln.  
Weiterentwickeln ließe sich auch der aktuelle Werbeatritt. Manche interessante Story dümpelt einfach auf der italienischen Guzzi-Homepage dahin. Mit etwas Glück läßt sich vielleicht noch eine englische Übersetzung finden, aber das war es dann. (Anmerkung: Just während der Erstellung dieses Textes führen die Guzzi-Macher immerhin eine Vereinheitlichung der Länder-Internet-Seiten ein. Auch dies ist ein kleiner Fortschritt.)  
Der Alaska-Feuerland-Trip von Gianni Reinaldo und seiner Frau Gisella im Jahre 2010 ist beispielsweise nahezu komplett an der deutschen Guzzi-Öffentlichkeit vorbei gegangen. Und dabei hat sich ihre Stelvio in Südamerika über 24.000 Kilometer im Zweipersonenbetrieb von ihrer robusten und zuverlässigen Guzzi-Seite gezeigt. 2011 waren die beiden wieder auf einer Stelvio unterwegs: Mandello del Lario - Ulan Bator - Mandello del Lario (ca. 22.000 km).

### Guzzi Griso

Juli 2007 - Es ist so weit. Die Griso steht beim Händler zur Abholung bereit. Mit ihrem besonderen Design hatte sie mich angelacht, und es war definitiv Liebe auf den ersten Blick. Das Zusammenspiel von moderner Formgebung und klassischer Technik entfachte sofort die ganz eigene Faszination für dieses außergewöhnliche Motorrad. Aber wird sich auf

Dauer bewähren, was im ersten Moment die Seele berührt?

Mindestens so aufgeregt wie vor dem ersten Date, mache ich mich auf den Weg zu ihr. Ausgerechnet heute muß es regnen. Dies trägt nun wirklich nicht dazu bei, meine Nervosität zu mildern. Mit meinem sonnig brummenden Fünf-Zentner-Guzzi-Tier und einer Flasche Vino Rosso (vom Freundlichen) im Rucksack mache ich mich vorsichtig auf den Heimweg. Verglichen mit allem, was ich vorher gefahren bin, gleicht das Handling zunächst eher der Wendigkeit eines Dinosauriers.

Was als echte Herausforderung beginnt, entwickelt sich bereits nach wenigen Wochen zu einer regelrechten Mensch-Maschine-Symbiose. Sicherheit ist mehr Einsatz als auf anderen Motorrädern notwendig. Aber wenn man den Bogen heraus hat, bereitet es tierischen Spaß. Andere Mopeds fühlen sich dagegen fast langweilig an, wie sie so von selbst um die Kurve fahren.

Meine Griso muß von Anfang an als Arbeiter tier gehalten. Auf Reisen wird sie über lange Zubringer-Etappen ebenso gefordert, wie auf schmalen Gebirgspässen oder kurvenreichen Küstenstraßen. Die täglichen Arbeitswege durch das ländliche Schleswig-Holstein trägt sie bei allen Wetterlagen klaglos. Nahezu klaglos, denn das hin und wieder beschlagene Cockpitinstrument ist vielleicht ein stiller Protest, daß sie manchmal morgens doch lieber im Schuppen bleiben möchte.

### Griso-Geographie

März 2012 - Über 100.000 Kilometer liegen hinter dem Heck der Griso. Die Passion des Reisens auf zwei Rädern folgt dabei einer eigenen Geographie. Der Blick auf die Übersichtskarte der Touren auf meiner Homepage läßt einen gewissen Masterplan erahnen. Als Küstenbewohner und bekennender Liebhaber von Küstenlandschaften verfolge ich das Projekt, die komplette kontinentaleuropäische Küstenlinie mit dem Motorrad zu bereisen.  
Punta de Tarifa (Spanien), der südlichste Punkt des europäischen Festlandes, liegt dabei

bereits ebenso wie der westlichste, Cabo da Roca (Portugal), achterraus im Fahrwasser. Der Besuch des nördlichsten (per Fahrzeug erreichbaren) Punktes, des Nordkaps, wird für den Sommer 2012 angepeilt. Auf den Trip entlang der norwegischen Küste freue ich mich schon jetzt.

Damit drängt sich förmlich die Frage nach dem östlichsten Punkt Europas auf. Grob geschätzt hatte ich dabei den Fuß des Uralgebirges in der geographischen Breite von Kasachstan im Auge und überlegte, ob dies der Griso noch zuzumuten wäre. Die Recherche ergab, daß die Sache mit dem Uralgebirge zwar nicht ganz verkehrt ist, der gesuchte Punkt aber viel weiter nördlich liegt. Und zwar fast am Nordmeer (Schnittpunkt Uralgebirge mit dem 67. Grad östliche Länge). Eine Ansteuerung ist bestenfalls über Pipeline-Inspektionspisten möglich. Und das möchte ich der Bella mit Sicherheit nicht antun (und mir auch nicht).

Aber der geografische Mittelpunkt Europas läßt sich relativ unkapriziös erreichen. Der Berechnung des nationalen Geografinstituts Frankreichs von 1989 folgend, liegt dieser im Dorf Purnuskés etwas nördlich von Vilnius in Litauen (Koordinaten 54° 54' 0" N, 25° 19' 0" E). Also, da geht noch was mit der Griso...



Andreas und die Griso in Tarifa, dem südlichsten Punkt des europäischen Festlandes.



### 100.000 Kilometer sind geschafft - viele weitere sollen folgen.

#### Warum Guzzi?

„Und warum ausgerechnet Moto Guzzi?“ - fragten Freunde im Juli 2007 mit besorgter Miene und malten düstere Ausfall- und Reparatur-szenarien aus. Meine Entscheidung war ein Stück weit auch eine Verbeugung vor meinem leider bereits verstorbenen Onkel Heinz. Er hatte mich schon sehr früh auf seinen Hondas mit nach Haltern zum Mopedtreff „Alter Garten“ und zum Nürburgring genommen. Das war für mich als Kind das Größte.

Somit war klar, daß ich selber Motorrad fahren wollte, wenn ich mal groß bin. Mit seinen Hondas war mein Onkel immer super zufrieden. Aber richtig gelehrt haben seine Augen, wenn er von den italienischen Guzzis schwärmte.

Vielleicht zum Trotz gegen die dunklen Bilder meiner lieben Freunde habe ich beginnend mit dem ersten Kilometer ein Technik-Logbuch geführt. Im direkten Vergleich mit den Dauerterts (25.000 bis 50.000 km) der Motorradpresse, in denen aktuelle Modelle verschiedener Hersteller einer Praxisprüfung unterzogen werden, schneidet die Griso meines Erachtens her-vorragend ab.

Wie ihr Technik-Logbuch belegt, sind weder konstruktive Schwächen noch qualitative Mängel festzustellen. Die durchgeführten Maßnahmen



drehen sich im Wesentlichen um verschleißbedingte Effekte, die schlichtweg der Laufleistung geschuldet sind. (Details finden sich auf meiner Homepage - [www.grisocomodo.de](http://www.grisocomodo.de).) Der eigentlich größte Aufreger ereignete sich vor kurzem. Die Nachfröste hatten sich verzogen, und die Bella sollte wieder für die Alltagsstrecken eingesetzt werden. Nach dem ersten Start arbeitete sie einfach nicht richtig rund. Gefühlt lief sie auch nach einer Einfahrstrecke nicht richtig auf zwei Zylindern. Dennoch waren beide Zylinder und Krümmer betriebswarm, was mich arg verunsicherte. Zum ersten Mal befürchtete ich angesichts der Laufleistung ein größeres Problem.

Trotz der hohen Werkstattauslastung zum Saisonbeginn sorgten die Carstens-Brüder aus Dithmarschen für schnelle Hilfe. Die Ursache war eine defekte Zündkerze, die das Herz quasi mit eineinhalb Kammern schlagen ließ. Nicht nach einer Warmfahrstrecke, sondern nur bei einem Kaltstart mit direktem Handauflegen ließ sich registrieren, wie sich ein Zylinder zeitverzögert erwärmte. Ich habe wieder etwas dazu gelernt und die Zuversicht für viele weitere Kilometer ist wieder gefestigt.

Im Vergleich mit moderner Technik mag ein simpler Zweiventilmotor nicht unbedingt zeitgemäß erscheinen. Ich persönlich liebe den drehfreudigen, aber lauffruhigen 850er-Motor jedoch innig. Der Drehmomentverlauf kennt keine Schwächen, und ich empfinde die Leistung als völlig ausreichend. Auf zweitklassigen, regennassen Landstraßen ist mir jedenfalls noch kein traktionskontrolliertes Big Bike davon gefahren...

Ein signifikanter Ölverbrauch ist auch nach 100.000 Kilometern nicht festzustellen. Durchschnittlich verflüchtigen sich etwa 0,2 Liter auf 10.000 (in Worten: zehntausend) Kilometer. Damit kommen die Worte

Jo Soppas zum Tragen: „Was mal wieder zeigt, daß es keine alten und neuen Motoren gibt, sondern nur gute und schlechte.“

Das Fahrwerk hat mich nie enttäuscht. Der hintere Stoßdämpfer hat keinen Schmutzfänger angebastelt bekommen und versieht den noch vom ersten Kilometer an seinen Diensten ohne zu murren. Vom Heckträger für die Guzzi-Cordura-Taschen und die Agostini-Stützbügel abgesehen, ist alles original, auch die Auspufftüte. Seit Kilometer 35.000 klingt sie übrigens auch ganz passabel.

Die kleine Griso ist für mich auch nach diesen 100.000 Kilometern ein tolles Motorrad mit Charakter und eine gute Wahl. Nach wie vor läuft sie einwandfrei und wird noch viele Tausend Kilometer zurücklegen. Und sie ist tauglich für den Alltag, aber nicht alltäglich.

### Griso-Risultato (Fazit) Tourentauglichkeit

Mir kommt oft Skepsis hinsichtlich der Tourentauglichkeit zu Ohren. Natürlich ist mein Urteil völlig subjektiv. Mit 176 cm Körperlänge ist die Ergonomie der Griso für mich ideal. Mit leicht nach vorn geneigtem Oberkörper empfinde ich die Haltung fahraktiver als bei einem Tourer. Zudem bietet man nicht so viel Widerstand. Mit dem großen Tankrucksack ist für mich auch 160 km/h Dauerspeed machbar. Der Geradeauslauf der Griso ist aufgrund des



*Frisch geputzt sieht die Griso auch nach 80.000 Kilometern noch gut aus. Nur die Krümmer glänzen nicht mehr.*

Radstandes über jeden Zweifel erhaben. Die breite Lenkstange (und Körperersatz) hilft um's enge Eck.

Der Benzinkonsum auf Solo-Touren mit Gepäck liegt auf Landstraßen zwischen 5,0 und 6,5 Litern. Bei einem Tankvolumen von etwas über siebzehn Litern ist die Reichweite akzeptabel.

### Soziustauglichkeit

Die Soziustauglichkeit eines Mopeds wird neben den konstruktiven Eigenschaften natürlich ganz maßgeblich vom Sozium selbst bestimmt. Ist der Sozium eine Sozia, die leidenschaftlich gerne mitfährt und in das Konzeptionskonzept italienischer Designer paßt, wird das Sitzmöbel sogar als ausgesprochen tauglich und bequem empfunden. Der Motor läßt sich den Betrieb mit der Lieblingssozia kaum anmerken und bietet mit seiner Drehfreudigkeit ausreichende Reserven für Überholmanöver.

### Schlechteste Erfahrung

Bisher habe ich keine wirklich schlechten Erfahrungen gemacht (dreimal-auf-Holz-klopf).

### Größte Überraschung

Dynamischer Abstieg in einer Rechtskurve auf der Halbinsel Promontorio del Gargano (das ist der Fersensporn des italienischen Stiefels). Dieser Fahrfehler kostete das Anschraub-

auge des Fußbremshebels an der Alu-Rahmenplatte. Bis zu diesem Zeitpunkt fand ich Schutzbriefe zur Inanspruchnahme gelber Transportautos völlig uncool. Und dementsprechend hatte ich auch keinen.

### Schönste Erfahrung

Getragen von einer ungeahnten Welle der Hilfsbereitschaft der Männer von Vicodol Gargano war das Auge (siehe oben) innerhalb einer Stunde wieder angeschweift (Alu-Guß!).

### Beeindruckendster Fahrmoment

All die Momente, in denen ein Kurvenswing eine fahrtechnische Vollendung findet, die das Gefühl der Schwerelosigkeit aufkommen läßt. Und manchmal auch endlose Geraden, auf denen man sich unbeschwert bis zum Horizont an der Landschaft satt sehen kann.

Andreas Thier

**CEER Claus Carstens GmbH**



**fremdgehen!**  
mit einer echten  
Italienerin

die neuen v7 **Ruf uns an!**  
**04836-1550**



Webseite: [www.claus-carstens.de](http://www.claus-carstens.de)  
Fiedleringer Straße 10  
25779 Hemsstedt  
04836 - 1550  
info@claus-carstens.de