

# ENDLICH KLASSISCH

Moto Guzzi bringt Anfang 2019 eine Straßenenduro im Stil der 80er-Jahre – als echte Alternative zu GS und Co. Die italienischen Kollegen von Motociclismo probierten den Prototyp vorab aus und teilen ihre Erfahrungen exklusiv mit MOTORRAD.

Von Nicolò Codognola und Eva Breutel; Fotos: Alberto Cervetti/Motociclismo

**E**chte Straßenenduros? Gibt's doch gar nicht mehr!" Die Kritik hört man häufig: am Biker-Treff, am Stammtisch, beim Austausch an der Tanke. Gemeint sind Enduros wie in den 80er-Jahren, starke Typen à la XT 500, Transalp, DR Big, KLR oder die frühe GS. Einfach gestrickt, mit brauchbaren Offroad-Genen, dabei bequem genug für die große Tour. Anders als die riesigen Adventure Bikes von heute, die ihren Reiter oft schon auf harmlosen Feldwegen oder in engen Kehren an den Rand der Krise treiben.

Wer die Hochbeiner von damals vermisst, findet jetzt vielleicht Trost bei Moto Guzzi. „Classic Enduro“ nennen die Italiener ihre neue V85 TT, die ab Februar 2019 beim Händler steht. Die TT – was natürlich

nicht Tourist Trophy, sondern „Tutto Terreno“ heißt, italienisch für geländegängig – gefällt auf den ersten Blick: Sie verbindet unkomplizierte Ausstrahlung mit aktueller Technik, wirkt weder kriegerisch hochgerüstet noch übermotorisiert. Wobei Moto Guzzi die Not zur Tugend deklariert, denn etwas anderes als seinen luftgekühlten V2 hat der kleine Hersteller vom Comer See ohnehin nicht zu bieten. Der passt mit seinen Stößeln, Stoßstangen und Kipphebeln und untenliegender Nockenwelle wunderbar zum Konzept, denn klassischer geht es wirklich nicht. 80 PS gibt Guzzi für die 850er an, und für die meisten Einsatzzwecke ist das durchaus genug.

Die Sitzposition hält, was das Konzept verspricht: bequeme, nicht zu hohe Sitz-

Modernes Cockpit für die Klassikerin: Die Leuchtstärke ändert sich je nach Lichteinfall automatisch







Luftgekühlter V2-Motor, Kardan, wertige Optik – alles da, was der Guzzi-Fan wünscht, und nicht nur der. Dazu kommen ein paar optische Besonderheiten. So wirken die auffälligen LED-Rücklichter wie Nachbrenner am Düsenjet. Am Doppel-LED-Scheinwerfer vorn gibt es ein Tagfahrlicht in Form eines stilisierten Adlers, dem klassischen Guzzi-Wappen – einfach schön!

## Moto Guzzi V85 TT (Prototyp)

bank, großer 21-Liter-Tank mit Aussparungen für die Knie, schmale Flanken, die das Fahren im Stehen erleichtern. Der breite Lenker ermöglicht eine fahraktive Haltung und verheißt volle Kontrolle, der Wendekreis fällt so gering aus, dass selbst enge Sackgassen nicht schrecken. Über das Gewicht des Motorrads, das sich noch im Entwicklungsstadium befindet, gibt es noch keine Infos. Da Guzzis Naked Bike V9 mit gleicher Motorbasis schon 210 Kilogramm auf die Waage bringt, dürfte die V85 TT mit dickerer Auspuffanlage, verstärktem Motorgehäuse und mehr Ausstattung ein paar Pfunde drauflegen. Dennoch klappt das Rangieren gut, wozu der tiefe Schwerpunkt genauso beiträgt wie die gemäßigte Höhe der Sitzbank.

Rund 300 Kilometer weit führt der exklusive Vorabtest: von Noale bei Venedig, wo die neue Guzzi von den Experten der Schwestermarke Aprilia entwickelt wird, bis in die Voralpen. Die abwechslungsreiche Strecke wartet mit engen Kurven und Kehren ebenso auf wie mit schnellen Passagen. Das Fahrwerk erweist sich in jeder Lage als stabil und solide. Der brandneue Rohrrahmen mit dem Motor als tragendem Element verbindet Leichtigkeit und Steifigkeit, die einstellbare Upside-down-Gabel taucht beim Bremsen nie zu weit ein. Schnelle Richtungswechsel sind allerdings nicht unbedingt eine Paradedisziplin der Guzzi, sie braucht einen nachdrücklichen Befehl. Das liegt zum Teil an der langen Schwinge – im Vergleich zur V9 sind es satte 70 Millimeter mehr –, die andererseits aber für erfreulich hohe Spurtreue sorgt. Nervosität ist für die V85 TT ein Fremdwort, sie liegt stabil, fährt neutral und wedelt geschmeidig durch die Kurven. Das weckt Vertrauen – und macht Lust, den Rhythmus zu verschärfen.

Dabei spielt der Motor freudig mit. Während der 850er-V2 in der V9 nur 55 PS leistet, deklarieren die Italiener für ihn hier starke 80 Pferde. Geschafft haben die Techniker das unter anderem mit einer deutlich fetteren Drosselklappe (52 statt 38 mm), mit einem modifizierten Ölkreislauf mit zwei Ölpumpen, mit Titanventilen, einer neuen Kurbelwelle, veränderten Pleueln und Kolben. Und dank Ride-by-Wire lässt sich die Leistungsentfaltung besser steuern. Auf der Straße fühlt sich das flüssig und elastisch an. Seine beste Performance entwickelt der V2 ab ungefähr 4500/min, bis der Begrenzer bei rund 7500/min eingrätcht. Im Drehzahlkeller gibt der Motor sich leicht gedämpft, und zwischen zwei Kehren braucht es manchmal einen Gangwechsel, um den Luftkühler bei richtig guter Laune zu halten.

Ganz ohne hippe Trendausstattung kommt eine Classic Enduro heutzutage



Klassisch mit Klasse:  
Auf Basis der V85 TT will  
Moto Guzzi weitere Modelle  
mit 80 PS bauen

nicht aus. Die V85 TT wartet mit LED-Licht und digitalem Cockpit auf, die Elektronik umfasst neben der einstellbaren Traktionskontrolle einen Tempomat und drei verschiedene Riding Modes, die aber bei unserem Prototyp noch nicht implementiert waren. In Sachen Serienbereifung werden derzeit der Metzeler Karoo Street (siehe Fotos) und der stärker straßenorientierte Metzeler Tourance Next erprobt.

Bleibt das, was fehlt. Zum einen das unnachahmliche „Klonck“, mit dem bei jeder Guzzi der letzten Jahrzehnte der erste Gang einrastete. Dank eines komplett neuen Getriebes mit Ruckdämpfern ist es auf Nimmerwiederhören verschwunden – eigentlich ein Fortschritt, aber beim Anfahren fragt man sich unwillkürlich, ob der Gang wirklich drin ist. Noch viel stärker fehlt der typische V2-Sound. Klar, die Entwickler haben schon die kommende Euro 5-Norm im Blick, und natürlich sind laut brüllende Motoren völlig out. Aber eine sanft säuselnde Guzzi? Hier darf man bis zum Produktionsstart gern noch eine Schippe nachlegen.

Außerdem fehlt in diesem Artikel auch ein Ausritt ins Gelände mit der Neuen, doch den wollte Moto Guzzi beim Vorabtest außen vor lassen. Da hilft nur Geduld bis zur offiziellen Präsentation Anfang 2019. Und last not least fehlt der Preis. Offizielle Infos gibt es nicht, weshalb nur eine Schätzung bleibt: Er könnte bei etwa 11 500 Euro liegen. ■

## Moto Guzzi V85 TT\*

### Motor

Luft-/ölgelühlter Zweizylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor, je eine untenliegende, kettengetriebene Nockenwelle, zwei Ventile, Hydrostößel, Stoßstangen, Kipphebel, Nassumpfschmierung mit zwei Ölpumpen, Einspritzung, Ø 52 mm, geregelter Katalysator, Trockenkupplung, Kardan.

Bohrung x Hub 84,0 x 77,0 mm

Hubraum 853 cm<sup>3</sup>

Nennleistung 58,8 kW (80 PS)

Max. Drehmoment 80 Nm bei 3400/min

### Fahrwerk

Rohrrahmen aus Stahl, Motor mitttragend, Upside-down-Gabel, Zugstufendämpfung einstellbar, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Mono-Federbein, Federbasis und Zugstufendämpfung einstellbar, schwimmend gelagerte Doppelscheibenbremsen vorn, Ø 320 mm, Vierkolben-Sättel, Scheibenbremse hinten, Zweikolbensattel, Traktionskontrolle, ABS.

Speichenräder vorn 19 Zoll, hinten 17 Zoll

Reifen 110/80 R 19; 150/70 R 17

### Maße + Gewichte

Leergewicht zirka 225 kg (geschätzt), Sitzhöhe zirka 840 mm (geschätzt), Tankinhalt 21 Liter.

Farben Gelb/Weiß, weitere Farben wird es geben, sie stehen noch nicht fest

Preis k. A.

Markteinführung Februar 2019

\*Daten vorläufig. Die gefahrene V85 TT befindet sich noch in der Erprobung, daher stehen nicht alle technischen Daten fest bzw. können sich noch ändern.