

Am 27.05.1988 wurde die Moto Guzzi Mille GT beim Kölner Guzzihändler Martinek neu gekauft.

Gegenüber der originalen Ausstattung wurden folgende Anbauteile ausgetauscht bzw. ergänzt: Originalspiegel gegen Spiegel aus dem Zubehör (die Originalspiegel brachen während der Fahrt einfach ab), Faltenbälge von BMW, Analoguhr von Racimex, Originalkerzenstecker gegen Zündkerzenstecker von NGK, die originale Kontaktzündanlage gegen eine Zündanlage von Piranha, Originalbenzinähne (die mit der nie richtig funktionierenden Reserveanzeigefunktion) gegen solche mit Reservestellung, Gepäckträgerhalter von Hepco & Becker.

Folgende Maßnahmen wurden im Laufe der Kilometer ausgeführt, wobei hier nur wichtige und notwendige Arbeiten aufgeführt werden, nicht aber zum Beispiel das Wechseln einer Glühlampe:

Km-Stand

Ausgeführte Arbeiten

- 13.270 Garantiefall: Gabelsimmerringe, Lampenhalterungen, Benzinhahn links. Im Zuge dieser Arbeiten wurden auch die Faltenbälge an der Gabel angebracht.
- 14.766 Garantiefall: Zündspule links.
- 22.963 Garantiefall: Dämpfereinsätze in der Gabel gewechselt.
- 23.498 Garantiefall: Hinterrad komplett neu eingespeicht, weil die Speichen sehr oft brachen.
- 35.132 Kardankreuzgelenk mitsamt Stützlager und Schwingenlager gewechselt.
- 47.192 Vorder- und Hinterrad neu eingespeicht, dabei wurden die originalen Edelstahlspeichen gegen solche aus Stahl getauscht (Firma Fleckenstein).
- 59.298 Andrews Zündspulen eingebaut, sind heute noch drin.
- 61.346 Getriebedefekt: Die Torsionsfeder der Eingangswelle war gebrochen, das Doppelkugellager von der Ausgangswelle hatte einen Käfigbruch. Das Getriebe wurde neu gelagert, neue Simmerringe verbaut und die Zahnradpaarung vom 5. Gang wurde wegen Pittingbildung sicherheitshalber gegen Neuteile ersetzt.
- 76.084 Kardankreuzgelenk mitsamt Stützlager gewechselt.
- 83.197 Lenkkopflager, Gabelsimmerringe und Gabeldämpfer erneuert.
- 100.000 Bei Düren erreicht.
- 105.738 Steuerkette und -spanner (feststehenden Spanner gegen selbstspannenden Stucci-Spanner) erneuert.
- 111.227 Tank war durchgescheuert und durchvibriert, wurde auf der Innenseite geschweißt.
- 114.952 Öldruckschalter erneuert.
- 118.730 Lenkerstange gebrochen (ohne Unfall oder Umfaller!), neue montiert.
- 122.688 Nur noch 8 bar Kompressionsdruck. Beide Auslaßventile waren verbrannt. Alle Ventile und -führungen mitsamt notwendigen Dichtungen neu, die Ventilsitze wurden nur nachgefräst.
- 125.709 Öldruckschalter erneuert.
- 132.511 Öldruckschalter erneuert.
- 132.945 Sturz auf einer Autobahnausfahrt wegen einer Öl- oder Dieselspur. Folgende Teile wurden ersetzt: Scheinwerfereinsatz, Lenkerstange, Kerzenstecker links, Spiegel links, Kontrolleuchtenabdeckung, Kupplungsgriff, Lenkergummi links, Schaltereinheit links.
- 140.439 Lenkkopflager erneuert.

- 167.948 Alle Schläuche (Getriebeentlüftung, Motorentlüftung, Vergaserschläuche usw.) erneuert. Der Fußbremszylinder (konnte nur noch schwergängig bedient werden) wurde mit einem Reparatursatz instandgesetzt. Die Vergaseranschlußstücke wurden wegen Porosität erneuert.
- 170.550 Links nur noch 9 bar Kompressionsdruck. Beide Köpfe wurden überholt mit: Selbstgedrehten Rotgußführungen, die Auslaßventile wurden vom Fiat Croma i. E. Turbo benutzt (Material aus Nimonic, sind heute noch drin), Original-Einlaßventilen (sind ebenfalls heute noch drin).
- 175.718 Neue „Deta“-Batterie eingebaut. Lichtmaschinenrotor gegen original Bosch-Ersatzteil ausgetauscht sowie neue Schleifringkohlen eingelötet.
- 183.548 Beide Zylinderköpfe mit Auslaßführungen von BMW versehen (sind heute noch drin).
- 187.761 Getriebe, Hinterachsantrieb sowie Lichtmaschine defekt: Das Getriebeausgangslager sowie die Schaltklaue waren gebrochen, vom Hinterachsantrieb hatte das Kegelrad zwei Zähne ausgebrochen, an der Lichtmaschine hatte der Stator einen Haarriss, der nur unter Belastung gemessen werden konnte. Alle notwendigen Teile wurden erneuert.
- 195.406 Hand- und Fußbremszylinder wurden mit Reparatursätzen überholt.
- 196.750 Hintere Koni-Stoßdämpfer gegen Neuteile ersetzt.
- 200.000 In Schottland bei Loch Ness erreicht.
- 205.303 Die Kontrollampenkonsolle erneuert.
- 225.047 Alle Brems Scheiben und die Bremsbeläge erneuert.
- 225.226 Neuen Zündverteiler eingebaut, da dieser im Bereich der Fliehkraftverstellung undicht war. Zum diesem Zeitpunkt wußte ich noch nicht, daß der Austausch von zwei innenliegenden O-Ringen gereicht hätte, aber erst nach dem kompletten Zerlegen des Verteilers.
- 228.675 Neue „Deta“-Batterie eingebaut.
- 233.247 Neues Zündschloß eingebaut.
- 248.518 Wegen hör- und fühlbarem Radialspiel wurden die Pleuellagerschalen (Standardmaß) mitsamt Dehnschrauben und selbstsichernden Muttern gewechselt.
- 261.122 Totalausfall auf der Autobahn. Der Grund war ein abkorrodiertes Kabel, welches die Zündspulen mit Spannung versorgt.
- 269.970 Neue „Deta“-Batterie eingebaut.
- 278.102 Anfang 2001 wurde die Maschine optisch komplett überholt. Dabei wurden Motor, Getriebe und Hinterachsantrieb (wurden nicht zerlegt!) sowie die Radnaben gesandstrahlt. Der Rahmen und die Anbauteile wurden kunststoffbeschichtet und alles andere, was vergammelt war, gegen Originalneuteile ersetzt, unter anderem die komplette Auspuffanlage. Die Räder wurden neu eingespeicht. Der Tacho wurde zum KA-JA Tachodienst geschickt, um die 6. Stelle im Zählwerk einzubauen. Dabei wurde der Tachostand auf diesen hier eingestellt. Motorseitig wurden die Kipphebelbuchsen und -wellen, die Steuerkette und die Ruckdämpferfeder erneuert. Vom Anlasser wurden die Wicklungen und die Kohlenhalter erneuert (Bosch).
- 300.000 Am 26.01.2003 auf dem Dernbacher Kreuz auf der A 48 erreicht.
- 311.738 Von der Stößelstange des rechten Einlaßventils hatte sich der obere Pilz gelockert, dadurch wurde die Stößelstange gestaucht und das Ventilspiel veränderte sich sehr

schnell. Die Stößelstange wurde gegen ein Neuteil ersetzt.

317.718 Innenring vom Kardantraglager gebrochen, Lager erneuert.

341.877 Gel-Batterie eingebaut.

346.608 Anlasser neu gelagert (Bosch).

354.397 Bremscheiben vorne und hinten sowie die Bremsbeläge erneuert.

Tank, Kotflügel und Seitendeckel sind noch absolut original.

Der Motor als solches wurde noch nicht zerlegt. Sowohl Kolben, Zylinder, Nockenwelle, Tassenstößel, Kurbelwelle, sogar die Kupplung sind noch so, wie sie vom Werk verbaut wurden.

Die Elektrik ist weit besser als ihr Ruf! Entweder man belässt alles so, wie es ist, oder man hat ein Händchen für Veränderungen daran. Bis auf den Ausfall bei Km-Stand 261.122 hatte ich noch einmal ein merkwürdiges Verhalten (eine Sicherung löste nicht nachvollziehbar des Öfteren aus), wobei aber eine Weiterfahrt problemlos möglich war. Dieses Verhalten hatte sich innerhalb kurzer Zeit ohne mein Zutun erledigt und ist seitdem nicht mehr aufgetreten.

Sämtliche Inspektionen und Instandsetzungsarbeiten außerhalb der Garantiezeit wurden von mir selber vorgenommen, wobei bis auf wenige Ausnahmen (längere Urlaubsfahrten) die vorgeschriebenen Intervalle eingehalten wurden. Als Öle habe ich solche der Firma Bel Ray verwendet. Der Motorölverbrauch liegt mittlerweile bei rund 300-400 ml/1.000 km, der Benzinverbrauch bei durchschnittlich 6,1 l/100 km..

Die normalen Verschleißteile wie Reifen, Bremsbeläge, Bowdenzüge habe ich hier nicht extra aufgeführt, da der Verschleiß innerhalb der normalen Toleranzen liegt.

Abschließend kann ich sagen, daß die Zuverlässigkeit sogar mich angenehm überrascht hat und mir das Fahren mit der Mille GT auch heute noch nach wie vor ein Grinsen in's Gesicht zaubert.