8-VENTILER IM TONTI-RAHMEN

In privater Aktion entstehen jene Guzzi, die das Werk schon längst hätte bauen sollen. Zum Beispiel federleichte Neuinterpretationen der alten LE MANS-IDEE. Wir haben eine Werkstatt besucht, die sich auf passgenaues Material eingeschossen hat

TEXT UND FOTOS: JOCHEN WAGNER

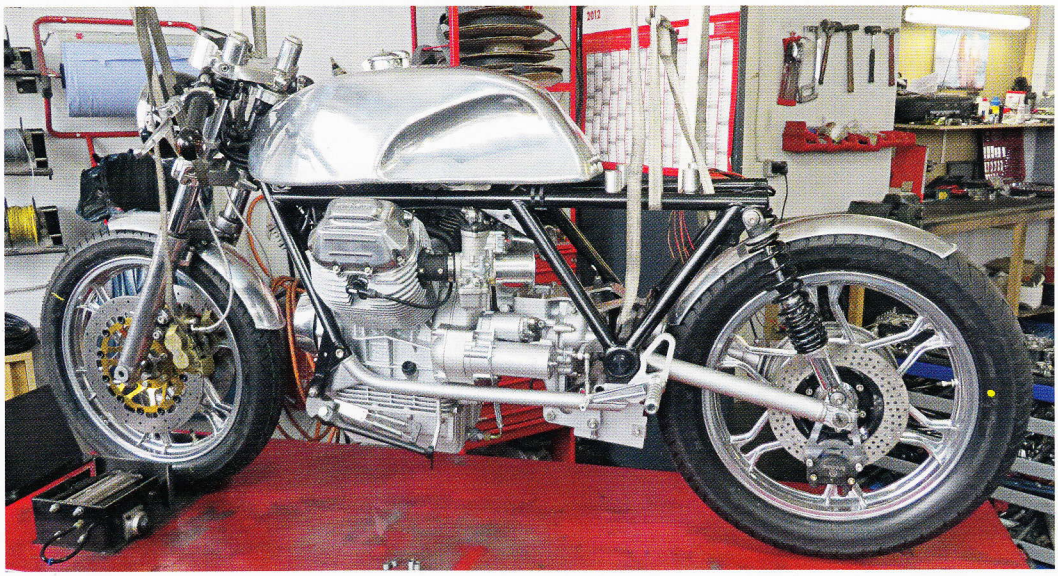
Im Guzzi-Laden schon zu haben: V 11 Sport – wie's sein soll

Sie ist immer noch eine Augenweide und – mit Lafranconis – ein Ohrenschmaus, eine 1er-Le Mans. Im Juni 2012 würdigte etwa ein Motociclismo-Sonderheft die 850 Le Mans ab 1975 samt ihrer Evoluzionen bis zur 1000er: Racconta il mito – der Mythos erzählt. Stets bilden zwei Komponenten das Herzstück der Traum-Vau: der 90-Grad-V-Motor und der chrommolybdänerne Tonti-Rahmen, erstmals 1971 für den Bol d'Or oder die 500 Kilometer di Monza in einer V7-Werksmaschine im Einsatz. Seither sind die Guzzista nicht müde, eingedenk unförmiger Sport-Guzzis aus Mandello del Lario, ihre Le Mans umzubauen oder nachoptimiert zu verschandeln. Aus dem ursprünglichen Gäbelchen wurde denn eine Gabel, aus Rädchen ein Rad, aus Reifelchen ein Reifen, aus Bremslein Bremsen. Und statt der 70 Abruzzen-Ponys sollten es auch gern 80, 90 richtige Cavalli sein. Das kostete! 100, gar 110 PS, das war in der deutschen BoT der 1980er bis 1990er Jahre top, aber gegen die Vierventiler-Ducs 851, 888 oder 916er war nix mehr zu machen.

Auch Landsträßler blechten schon mal 5000 Mark respektive ruckzuck 5000 Euro für eine „kleine Kur". Da ging's um Doppelzündung, Brennräume, Quetschkante, Kanäle überarbeiten, Carrillos, andere Zündung, andere Nocke. Alles für fünf oder zehn PS und fünf bis zehn Newtonmeter plus in einem 1000er-Le Mans- oder 1100er-V11-Le-Mans-Motor. Das schmerzte. Am eigenen Leib erst

Guzzi Le Mans-Evolutione nach Bronold'scher Art. Links die klassische Variante mit dem Zweiventiler, rechts die volle Wucht mit 1150er Achtventil-Power

Der frühe Tonti-Rahmen macht es zulassungstechnisch möglich. Offene Gasfabriken, auch wenn die Keihins nicht der reinen Lehre entsprechen



Traditioneller Cafe Racer-Look gehört seit jeher zum Guzzi-Geschäft. In letzter Zeit wollen das immer mehr Kunden. Entsprechend sind die Rohstoffpreise nach oben geschossen

recht meine BoT-Replica, die ab 1989 Unsummen verschlang und nie richtig in Form kam.

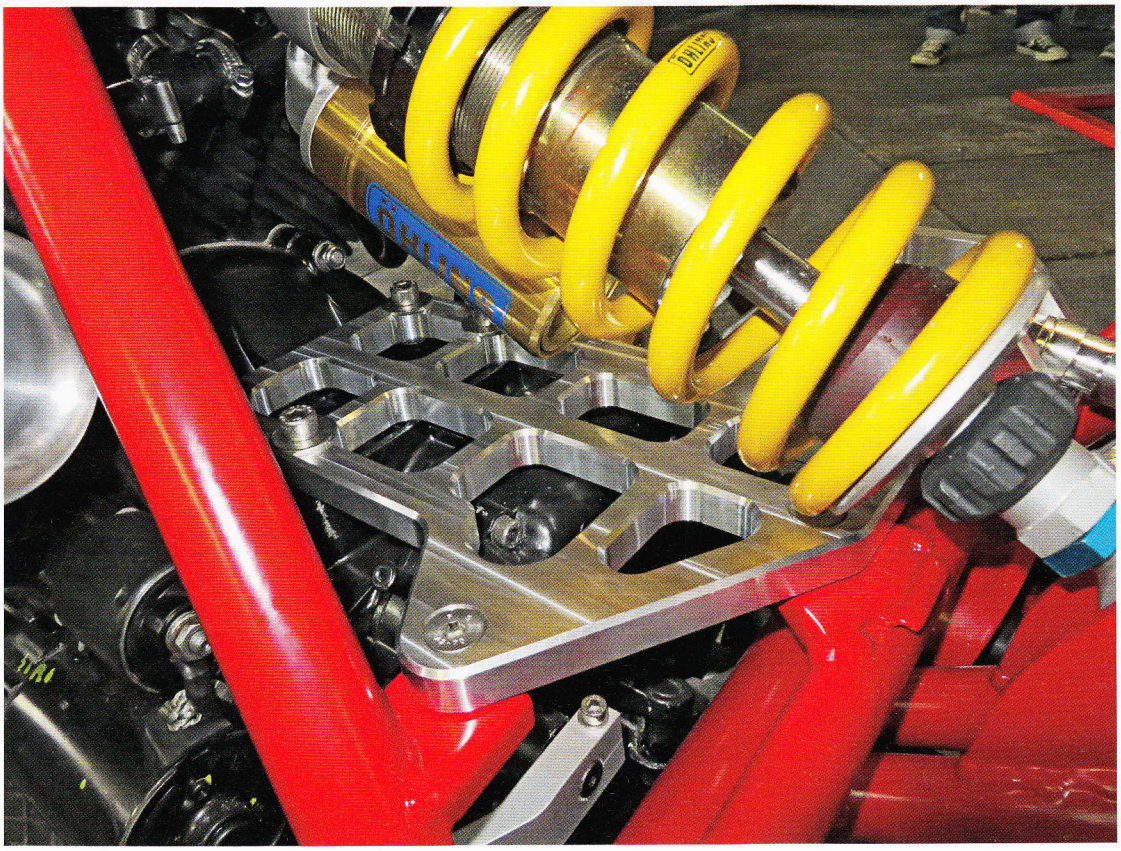
IM GUZZI-LADEN

Doch der Traum blieb vital, Teile sammelten sich an, die 1976er-Le Mans freilich blieb unangetastet. Erst 2010 fuhren wir mal so zur Gaudi nach Schwandorf. Was könnten wir mit unserm hundsordinären V11er-Motor nebst Tonti-Rahmen anstellen? Ja, Breva-Kupplung, 41er-Keihins und Moto Gadget-Zündung, eine Duc-Öhlins-Front samt Öhlins-Duo in einer Däs- oder einer Junginger-Schwinge, leichte, breit beschlappte Räder, 1100er-Sporttank, Monohöcker und offenes Geröhr. Das passte. Aber nix breiter Lenker oder gerade Töpfe, und vor allem: kein Chrom. Rot, schwarz, laut, schnell – erst nach viel Überreden stand die betankt unter 200 Kilo schwere Fuhre da. Feine Überraschung: das jungfräuliche Moped drückte auf'm Micron Systems-Prüfstand am Hinterrad 85 PS und 96 Nm ab. Retro Le Mans Stage 1, intern genannt. Wir waren zufrieden. Die kleine Rote ist mit 120er/180er-Gummis ein Suchtbolzen. Doch was mach'mer nach dem erfüllten Wunsch? Wir brüten ein neues Traumei aus.

„MOU GEI!"

Diverse Projekte mit dem alten Guzzi-Achtventil-Motor sind mit um die 130 PS und 130 Nm bekannt, in der MGS-01 sogar getüvt. Diese Sport-Guzzis hatten nur einen Nachteil: keinen Tonti-Rahmen. Mit dem Tagtraum besuchten wir daher wieder den Guzzi-Laden im nordnordnorditalienischen Winkel Oberpfalz: „Passt der neue Guzzi-Achtventiler in den Tonti nei?" „Scho, mou gei!", kam es auf Dialekt retour, mehr Gespräch war nicht. Wozu auch. Einfach machen. Ab Winter 2011/2012 wurde denn gesammelt. Ein nagelneuer Otto-Valvole-Motor war Dusel. Wie der rare Tonti-Rahmen einer Le Mans, mit kurzem Lenkkopf, dank Guzzi-Laden oder beim Signor Vordenbäumen.

Mit solchen Quellen und dem Netz fanden sich noch ein kompletter Ducati 1098 R-Vorderbau, also Öhlins-Gabel, Stummel, Monoblocker von Brembo, 330er-Scheiben und 3.50x17-Alu-Schmiederad; ein Streetfighter-Vorderradspritzschutz, ein 5.50x17-Ducati 999R-Hinterrad, die kleine LM-Frontverkleidung, ein 1100er-Guzzi-Sporttank, ein Getriebe mit längerem fünften Gang nebst 1100er-Sport-Drehmoment-Endantrieb, ein Öhlins-Federbein



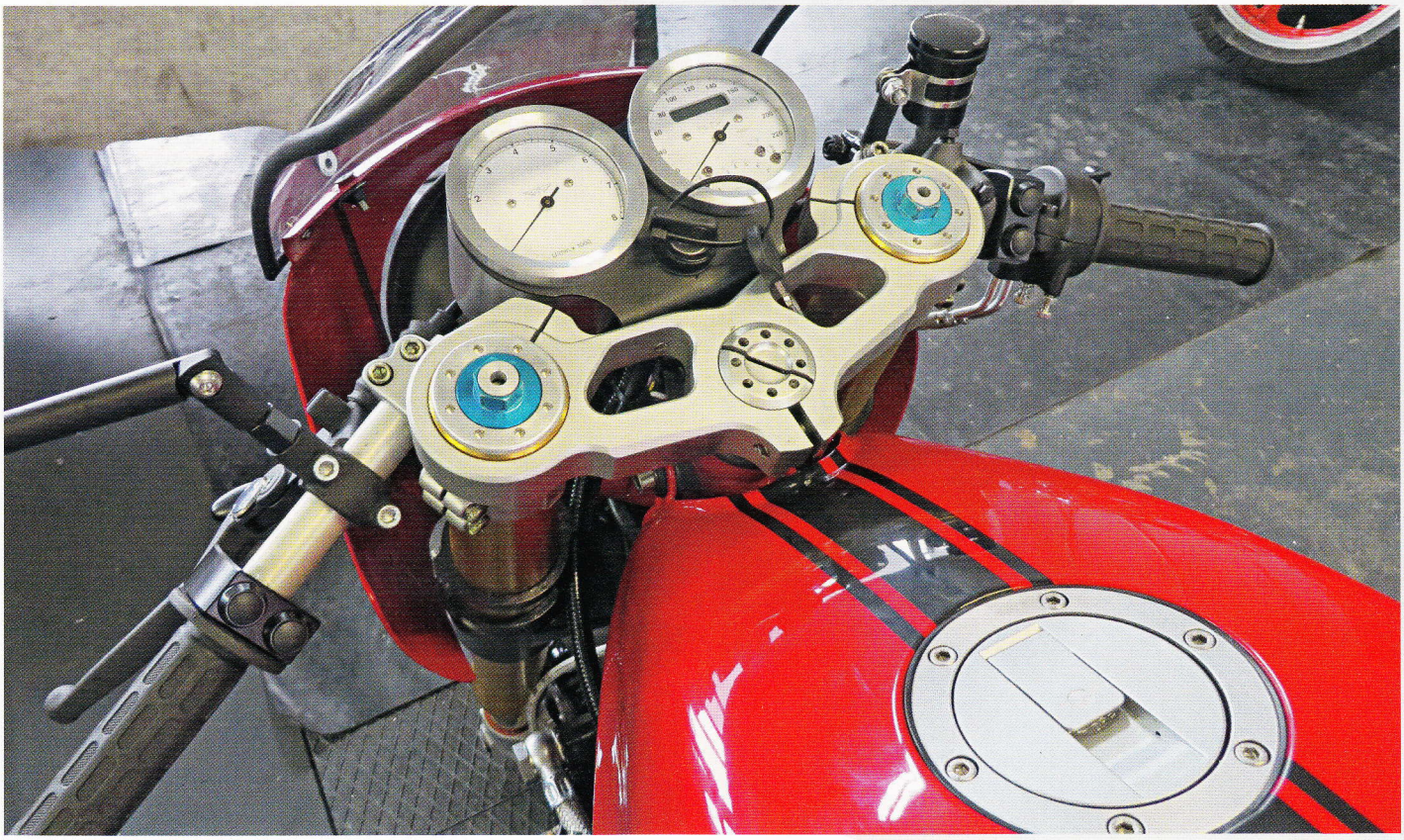
Immer probate Guzzi-Fahrwerksmittel. Versteifende Getriebe-Halteplatte und das obligatorische Öhlins-Federbein

Top Einser-Le Mans sind inzwischen rar und entsprechend kostspielig. So eine Perle umzubauen, das wäre ein Frevel. Zum Glück gibt es noch genügend abgerittenes Material zum Basteln

und Brembo-Zeug für Hinterradbremse und Pümpchen, radial vorne sowie Ducati-Lichtmaschine samt Breva-Kupplung.

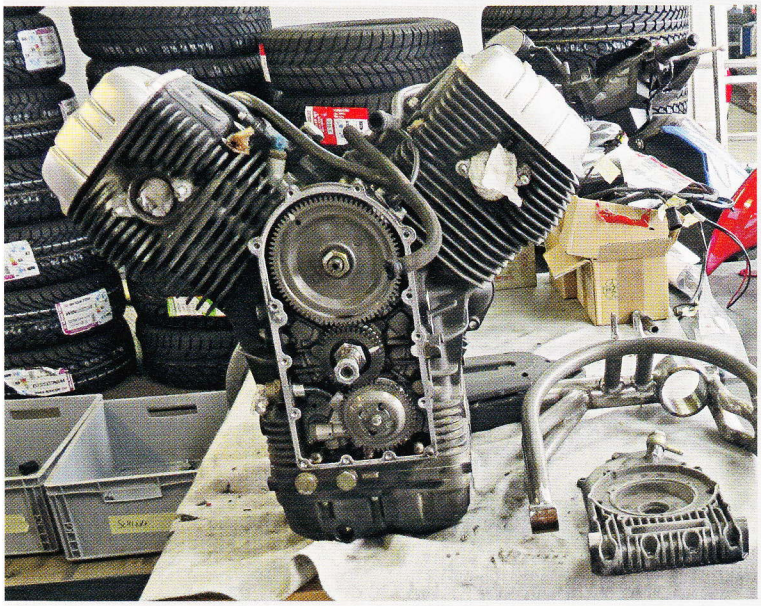
Der Rahmen wurde vom Guzzi-Laden am Lenkkopf mit Blechen verschweißt, was zugleich als Motorentlüftung diente, von allen überflüssigen Absteherles befreit und an den hinteren Rahmenrohren für den Monoposto gekürzt. Ein Guzzi-Ducati-Laverda-Spezl aus dem Oberbayerischen stiftete piekfeine Zeichnungen für ein LM-Lenkrohr in den Ducati-Brücken und für die Anlenkung eines Ducati-916/996/998 Seitenständers unterhalb des Getriebes. Bronolds kreierte, kunstvolle Gitterrohr-Schwinge wurde mit Hilfe der Firma Stefan Tusche geschweißt, der, dafür gut bekannt, auch den Auspuff lieferte. Wie die Zündung, Fußrastenanlage, Kennzeichen-Halter, Getriebe-Rahmenplatte nebst Drehmomentstütze und allerlei Kleinteile sind auch die Ansaugflansche und Lufttrichter für die 41er-Keihins Guzzi-Laden-Bauteile, die sich auf dem privaten 8V-Erstling (mit 41er-Dell'Ortos) über 10 000 Kilometer genauso bewährt haben wie der für die Duc-LiMa angefertigte Kurbelwellenaufsatz.

Raffiniert die Antriebslösung hinten: Das Duc-Schmiederad wird umgedreht und ein extra gefertigter Mitnehmer aufgeschraubt. Ein Ölkühler (oder große Ölwanne mit Ölfilter außen), analoge Instrumente, kleine Batterie, Valeo-Anlasser, Lichter und Blinker von Kellermann vervollständigen die Teile. Der Rest: Arbeit und Farbe. ▷



Ein paar Ducati-Teile verträgt auch eine Guzzi. Die Vorderpartie lieferte eine 1098 R. Analoge Instrumente mit Präzisionszeigern passen ideal ins Bild

Stirnradgetriebene, zwischen den Zylindern sitzende Nockenwelle, Stoßstangen und vier Ventile pro Zylinder: Der Guzzi 8V-Twin



Hexenküche in der Oberpfalz. Im Guzzi-Laden wird wirklich gezaubert

OTTO VALVOLE – PASST, WACKELT UND HAT LUFT

Mit viel Rot und etwas italienischer Tricolore lackiert, steht das Ding nun da. „Ä scheenä Broggn!" (schriftdeutsch: Brocken) resümiert der Bronold kurz. Dreht den Zündschlüssel rum, pumpt zwei Mal, drückt auf den Anlasser – „und laffd!", ergänzt er, immerhin lächelnd. Man hört ihn schuften, Luft holen, Sprit gieren, pressen, verdichten, zünden, den Achtventiler. Schnell hoch drehend hängt er an den zwei Gaszügen. Die Kupplung geht erträglich leicht. Ein Klack, Gang rein und sie schiebt an, die zweite Maßnahme mit Tonti.

Liegt neutral, fährt sich agil, setzt Lenkimpulse sofort um. Für uns muss man den Lenkkopf net steiler umschweißen. Das Öhlins-Besteck ist mit den Corsas ein Gedicht, wie die Brembo-Bremsen – Vorsicht, Racingstopper vorne! Der „Broggn" marschiert kraftvoll voran. Aus Bohrung x Hub 95 x 81,2 Millimeter ergibt 1151 ccm, hat der noch nicht eingefahrene Motor auf'm bewährten Micron Systems-Prüfstand sogleich 100 PS und 104 Nm am Hinterrad abgedrückt. Respekt, auch die Retro Le Mans Stage 2 macht Freude, wiegt betankt unter vier Zentnern und hört sich betörend schön an – wer's halt mag, das analoge Gebrüll. „Passt, wackelt und hat Luft", schmunzelt der Bronold, schier gesprächig. Vielleicht auch deshalb, weil er seinerzeit bei einem bekannten Fachmann schon einen weiteren 8-Ventiler in der Mache hatte: mit 106er-Kolben.

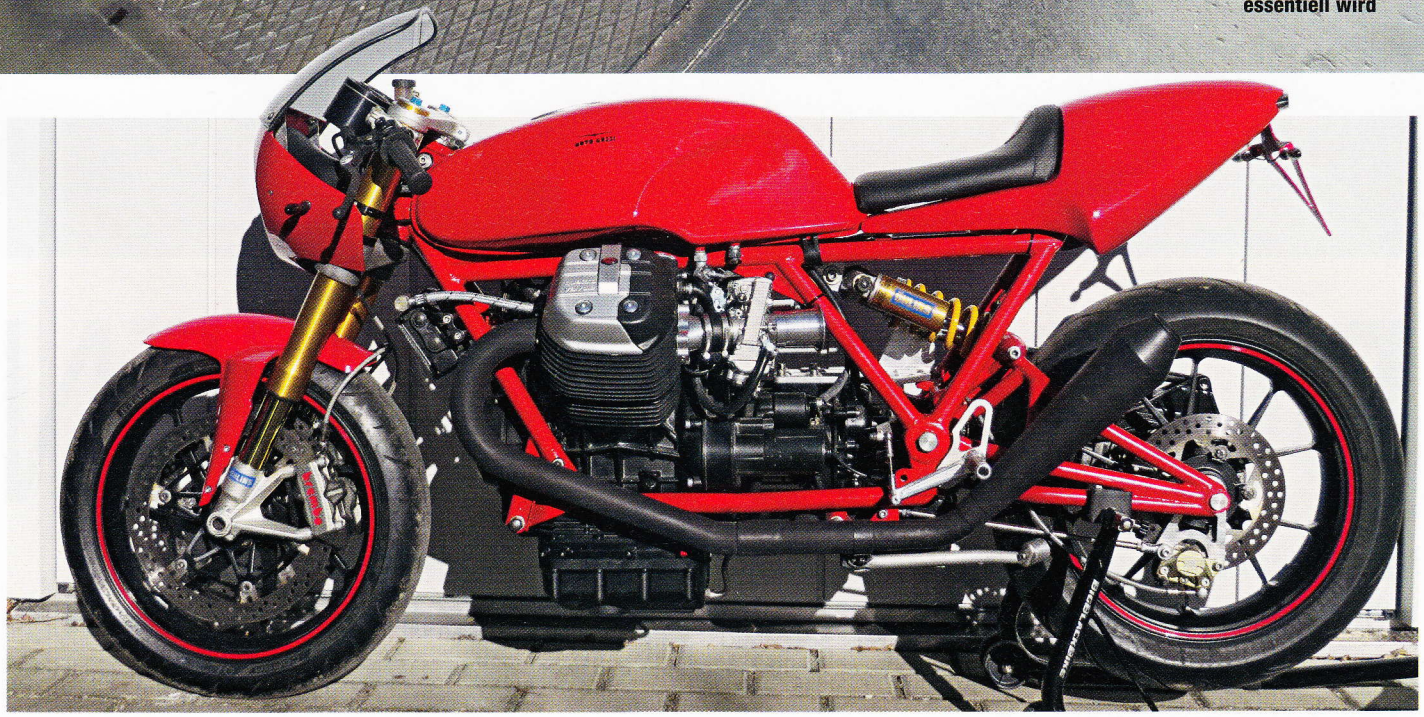
SCHWARZENFELD IM JÄNNER 2014

Zufällig machen wir einen Abstecher in die Oberpfalz. Ein Spezl war von der Stage 2 so erschüttert, dass er gleich los gelegt hat: 8V-Motor, Tonti etcetera gebraucht derwischt. Ob auch 107er- oder 108er-Kolben noch passen? Wie viel Fleisch haben die Zylinder? Hellschwarz ist es in Schwarzenfeld. Drinnen in der neuen Werkstatt pumpert grad Stage 3 los. Pah, was'n Schlag der 1450er hat, und wie er posaunt! Umrahmt von drei weiteren 8V-Aufbauten – zwei Tonti-Roadster und ein traditionelles V7-Chassis – bebt die rot-schwarze Furie. Die Umstehenden stieren andächtig. Das macht Getriebe und Antrieb zur Brezel! Der Prüfstand wird's zeigen. Dabei sind Stummellenker gar nicht die Vorliebe des Guzzi-Ladens. Eher Flacheisen, mit breitem Lenker und flachen Auspüffen, viel Chrom und Schwarz.

Wer es gemütlich mag, kann zwischen 8V-ler oder 2-Ventil-Motor, Monoposto oder Sozia und allen marktgängigen Komponenten wählen. Im Stand wie in Fahrt wirken die Guzzis aus diesem Laden homogen. Und Tonti-Rahmen sind auch noch 20 da. Also. Was geht noch? Guzzi-Träume immer. □

V-Kult: Lösungswege zur individuellen Guzzi gibt es seit jeher reichlich

Bronolds jüngster Super-Le Mans-Streich. Bollermann mit 1450 ccm Hubraum. Ein Motor, bei dem die Momentabstützung des Kardans essentiell wird



Der „Rote Brocken“, fesche Guzzi des Autors. Nach jahrelangen Mühen ging der Traum von einer zeitgemäßen Super-Le Mans doch noch in Erfüllung