

**Bajohr-Guzzi 1000**

# „Ekel Alfreds zweiter Streich

Frei nach dem Motto: „Immer drauf auf die japanischen Eisenhaufen“ werkelt der ostpreußische Löwe Alfred Bajohr mit Vorliebe an großen Viertaktmotoren mit wenig Zylindern, die furchtbar dicke Kolben in sich tragen und ungefilterte Luft durch große Dellortos schnüffeln. Sein neuestes Werk: Eine Moto Guzzi Le Mans, die er von 850 auf 1000 Kubikzentimeter Hubraum brachte.



Rot muß es sein, das  
Motorrad aus Italien.  
Zwei Zylinder muß  
es haben und ein gu-  
tes Fahrwerk. Dazu  
Guß-Bremsscheiben,  
die ruhig ein bisserl  
rosten dürfen, Spei-  
chenräder und Beina-  
he-Rennreifen. Und  
wenn es dazu noch  
aus Alfred Bajohrs  
Stuttgarter Werkstatt  
kommt, dann ist die  
Welt in Ordnung.



An der Toilettentür seiner Stuttgarter Hinterhofwerkstatt hängt ein Schild: „Ein Motor kann nicht einzylindrig und viertaktig genug sein.“

Gezeichnet Alfred Bajohr.

Bis heute ist dieser Spruch die Devise des Viertakt-Spezialisten-Bajohr geblieben. Doch mit Einzylindern allein ist kein Staat mehr zu machen, deshalb spezialisierte sich der Stuttgarter Motorradhändler auch auf großvolumige Zweizylinder-Viertakter



Schnüffel schnüffel: Offene 41er Dellortos und Doppelzündung

39jährigen Ostpreußen nur auf die Modifizierung des Triebwerkes. Mit dem Fahrwerk der Guzzi gibt es, die richtige Bereifung vorausgesetzt, ohnedies wenig Kummer.

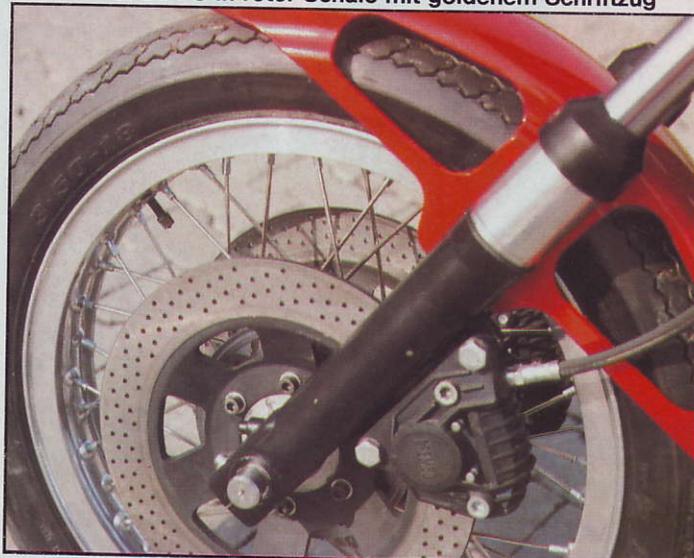
Um die gewünschte Hubraumvergrößerung zu erzielen, werden die Zylinder von ursprünglich 83 auf 90 Millimeter aufgebohrt. Hierzu preßt Bajohr die chrombeschichteten Zylinderlaufbuchsen aus und schrumpft Aluminiumbuchsen von drei Millimeter Wandstärke ein. Nach dem Honen werden



Bella Italia: 90 PS in roter Schale mit goldenem Schriftzug

italienischer Abstammung. Bereits vor zwei Jahren hat der Maschinenbau-Ingenieur mit einer auf einen vollen Liter gebrachten Ducati 900 SS für Furore gesorgt.

Seine neueste Schöpfung ist eine Moto Guzzi Le Mans II mit 992 Kubikzentimetern Hubraum. Sie ist gedacht für jene Motorrad-Liebhaber, die nicht mit einer Unzahl von Zylindern und wilder Kriegsbemalung protzen, sondern mit einem schlichten italienischen Motorrad mit niedriger Silhouette und einfacher, aber trotzdem auffällender Lackierung den bärenstarken Superjapanern Paroli bieten möchten. Darum beschränken sich die Eingriffe des



Leicht: Speichenrad mit LM-Felge und Dunlop-Racingreifen



Fotos: Friedner (6), Scheibe (1), Schermer (1)

**Schmal: Verkleidung**

die Laufbuchsen bei der Stuttgarter Spezialfirma Mahle mit der patentierten Nikasilbeschichtung versehen.

Vom gleichen Hersteller stammen auch die im Preßverfahren geschmiedeten Kolben. Aus Gewichtsgründen verkürzt Bajohr den Kolbenbolzen und nimmt den Bolzendurchmesser von 22 auf 20 Millimeter zurück. Auch das Kolbenhemd fällt etwas kürzer aus. Fazit: Die mit drei äußerst dünnen Ringen versehenen Spezialkolben sind nicht schwerer als die alten Serienkolben. Zur Aufnahme der dickeren Zylinderlaufbuchsen wird auch das Kurbelgehäuse aufgebohrt.

Unverändert bleibt der Hub von 78 Millimetern. Für Leistungssteigerung sorgt eine Moto Guzzi B 10 Nockenwelle mit ▶

schärferen Steuerzeiten, die über Stoßstangen die im Zylinderkopf hängenden Ventile betätigt. Ein- und Auslaßventile sind wegen des größeren Hubs tiefer gesetzt. Die Ventilgröße von 44 (Einlaß) beziehungsweise 39 Millimeter (Auslaß) entspricht dem Original. Damit bei höheren Drehzahlen die Ventile nicht aus dem Rhythmus kommen, verwendet Bajohr härtere Federn.

Wegen des höheren Gasdurchsatzes ist der Einlaßkanal um fünf Millimeter und der Auslaßkanal um zwei Millimeter vergrößert. Die originalen Dellorto-Vergaser mit 36 Millimeter Saugrohrdurchmesser wurden gegen zwei 41er der gleichen Marke getauscht. Die Auslaßseite wird mit einem um zwei Millimeter vergrößerten Auspuffkrümmer dem größeren Vergaser angepaßt.

Damit in den großen Zylindern die Verbrennung rasant vor sich gehen kann, versieht Bajohr seinen Triebling mit einer Doppelzündung. Gegenüber dem original 14er Kerzenloch sitzt zum Kurbelgehäuse hin eine weitere 10er Kerze. Beide Kerzen werden gleichzeitig von zwei Zündspulen der Vierzylinder Honda Gold Wing aktiviert.

Äußerst ungenau sind, laut Bajohr, die Steuerzeiten der Serien-Guzzi. „Über eine billige Steuerkette ohne Spanner werden Zündunterbrecher und Nockenwelle betätigt“, erklärt der Wahl-Stuttgarter. „Ich habe hier ganz einfach Abhilfe geschafft, indem ich das Kettenzeugs rauswerfe und gerade verzahnte Stirnräder einbaue, wie sie schon früher bei den alten Guzzis V 7 'drin waren.“ Ein auf

**Für den im Sternzeichen des Löwen geborenen Alfred Bajohr ist die Welt in Ordnung, so lange es italienische Motorräder gibt.**



der Kurbelwelle sitzendes Stahlrad treibt zwei Aluminiumräder an, eins für die Ölpumpe und eins für die Nockenwelle. Der mit einer Verdichtung von 10,5 anstatt 9,8 arbeitende Motor leistet, laut Bajohr, mit sämtlichen Modifikationen maximal 90 PS bei 7500 Umdrehungen pro Minute. Das höchste Drehmoment soll nach vorsichtiger Schätzung jetzt 80 Newtonmeter bei 6000 Touren betragen. (Vergleichsdaten siehe Seite 46).

Ein Ölwanne-Zwischenring sorgt dafür, daß der Abstand zwischen rotierender Kurbelwelle und Ölsumpf größer wird, damit durch das Eintauchen der Kurbelwangen keine Panschverluste entstehen. Angenehmer Nebeneffekt: Dank der größeren Oberfläche sinkt die Öltemperatur.

Unverändert bleibt das als gut bekannte Moto Guzzi Fahrwerk, das vornehmlich aus Dreiecksverbänden besteht. „An ihm ist kaum etwas zu verbessern“, meint Bajohr.

Gegen konventionelle Drahtspeichenräder wurden die serienmäßigen Niederdruck-Gußräder ausgetauscht, Bajohr schwört nach wie vor auf sie. „Mit denen kannst du auch mal über einen Bordstein knallen,

ohne daß du gleich das ganze Rad wegwerfen mußt. Außerdem sind die Räder rund 25 Prozent leichter als die schweren Gußprügel“. Auf die Borrani-Hochschulterfelgen sind Dunlop Endurance-Reifen 3.50 V 18 (vorne) und 4.70/85 V 18 (hinten) aufgezogen.

Das leichte Guzzi-Fahrwerk scheint für den Bajohr-Dampf wie geschaffen. Atemberaubende Schräglagen sind dank der hervorragenden Pneus möglich. In schnellen, langezogenen Kurven gibt's keine Fahrwerksbewegungen.

Bei unebenem Straßenbelag ist allerdings Vorsicht geboten. Wenn einmal das Hinterrad bei hoher Drehzahl jäh abhebt, kann eine verbogene Stößelstange die Folge sein, denn dem Stoßstangen-Ventiltrieb sind Drehzahl- und Leistungsgrenzen gesetzt. Trotz der angegebenen Maximalleistung bei 7500 Touren dreht der Motor locker weiter. Man sollte es allerdings bei 8200 Touren gut sein lassen.

Da die Moto Guzzi Le Mans mit weniger als 230 Kilogramm Gesamtgewicht zu den leichtesten ihrer Klasse gehört, reichen die 90 PS durchaus, um Fahrleistungen von japanischen 1100ern zu erreichen.

Neben Motorleistung und Gewicht ist geringer Luftwiderstand wichtig für schnelles Vorwärtskommen. Wartungsfreundlich gestaltet, läßt sich das Unterteil der unter dem Motor geschlossenen Verkleidung schnell abnehmen. In die äußerst schmal gehaltene Schale ist ein Rechteck-H4-Scheinwerfer eingepaßt. Ein nur spartanisch gepolsterter Einmann-Höcker dient als Arbeitsplatz für den Fahrer.

Recht eng geht es für einen etwas größeren Reiter hinter der Verkleidung zu. Durch die Anordnung der Zylinder bedingt, gibt es entweder heiße oder abstehende Knie. Das Gardemaß des Guzzi-Fahrers sollte also 1,70 Meter nicht überschreiten.

Legte man sich voll hinter die Scheibe, ging die Bajohr-Guzzi nach zwei Kilometer Anlauf in Hockenheim mit 227 Stundenkilometer durch die Heuerlichtschranke. Das Kraftwerk von Motor drehte allerdings nur bis 7300 Touren, weil, so Bajohr, entweder die Sekundärübersetzung mit 4,125 (anstatt 4,714 Serie) zu lang, oder der Anlauf zu kurz war. Rein rechnerisch sollte die 1000er Guzzi 233 Stundenkilometer gehen.

Trotz der scharfen Steuerzeiten springt der V-Motor nach dem Fluten der beiden Dellorto-Gemisch-Aufbereiter mit dem ersten Druck auf den Anlasser an. Eine sonores Röcheln deutet auf ein ungedämpftes Ansauggeräusch hin. Der typische Guzzi-Sound bleibt unverkennbar.

Von hohen Drehzahlen und schleifender Kupplung ist beim Anfahren abzuraten, da die Zweischeiben-Trockenkupplung solchem Stil nur sehr kurzfristig gewachsen ist.

Für wen sich die 20000 Mark teure Superlativ-Guzzi eignet: Für jeden, der diesen Zweizylinder den Japanern vorzieht, der gute Fahrwerksqualitäten und wenig Gewicht schätzt, der ein schlichtes Motorrad mit hoher Motorenleistung mag und in erster Linie ein Sportgerät fahren will. Der ist mit der faszinierenden Guzzi gut beraten. *Frieder Harbusch*

mo 8/81		Die Bajohr-Moto Guzzi 1000 im Vergleich		
Modell	Moto Guzzi Le Mans II	Moto Guzzi Le Mans 1000	Bajohr-Guzzi	
Hubraum	844 cm <sup>3</sup>	942 cm <sup>3</sup>	992 cm <sup>3</sup>	
Bohrung	83 mm	88 mm	90 mm	
Hub	→	78 mm	←	
Verdichtung	9,8	10,8	←	
Nennleistung	54 kW (74 PS) bei 7700/min	60 kW (82 PS) bei 7500/min	66 kW (90 PS) bei 7500/min	
Maximales Drehmoment	73 Nm (7,3 mkp) bei 6500/min	75 Nm (7,5 mkp) bei 6000/min	80 Nm (8,0 mkp) bei 6000/min	
Vergaser	→	zwei Dellorto 40 mm Ø	←	
Sekundärübersetzung	4,714 (Z 33:7)	←	41 mm Ø	
Höchstgeschwindigkeit	208 km/h*	220 km/h*	4,125 (Z 33:8)	
Preis	11920 Mark	15500 Mark	223 km/h ca. 20000 Mark	
Kontaktadresse:	Alfred Bajohr, Hofener Straße; 7000 Stuttgart-Bad Cannstatt			
*Werksangabe				