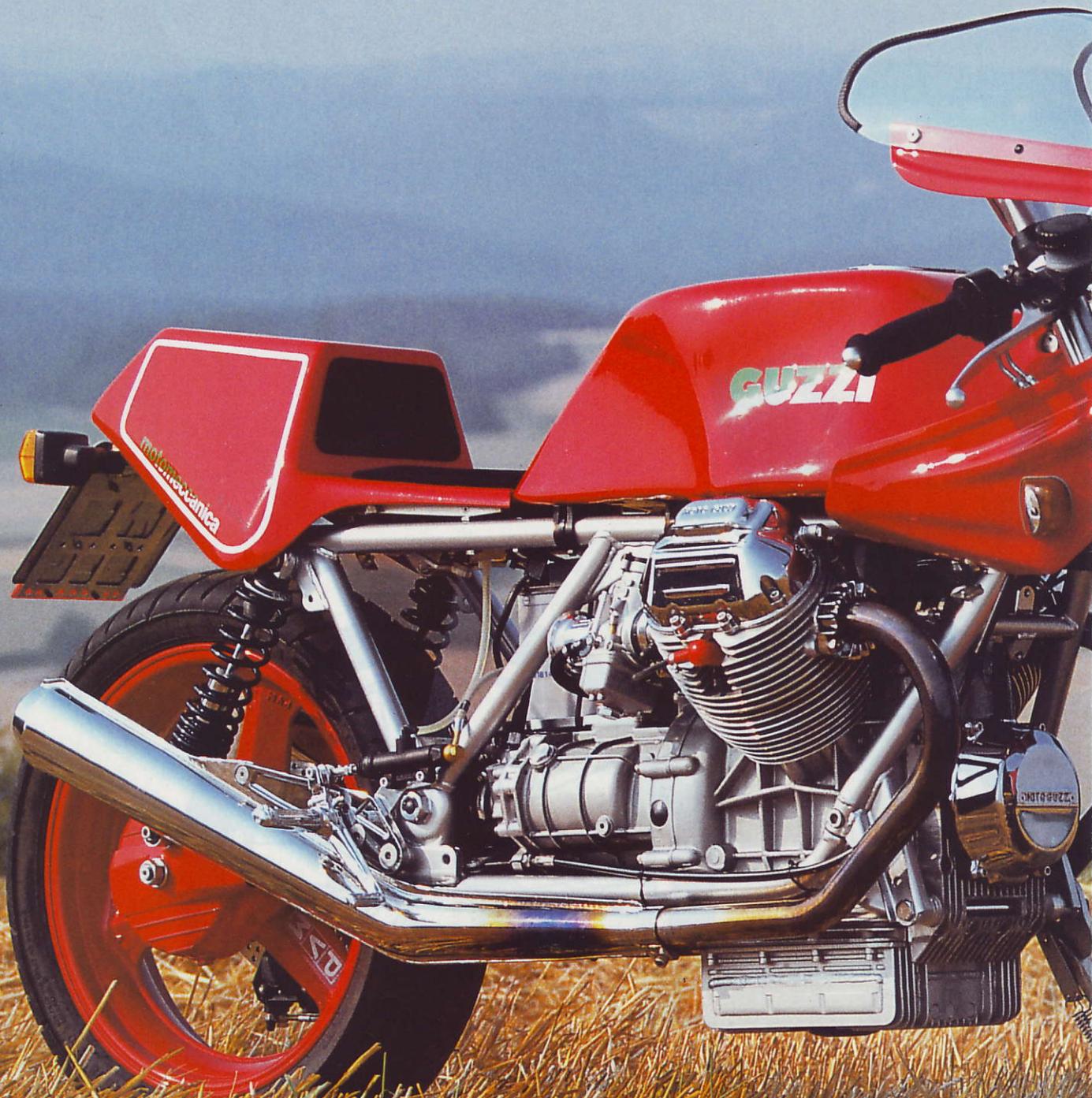


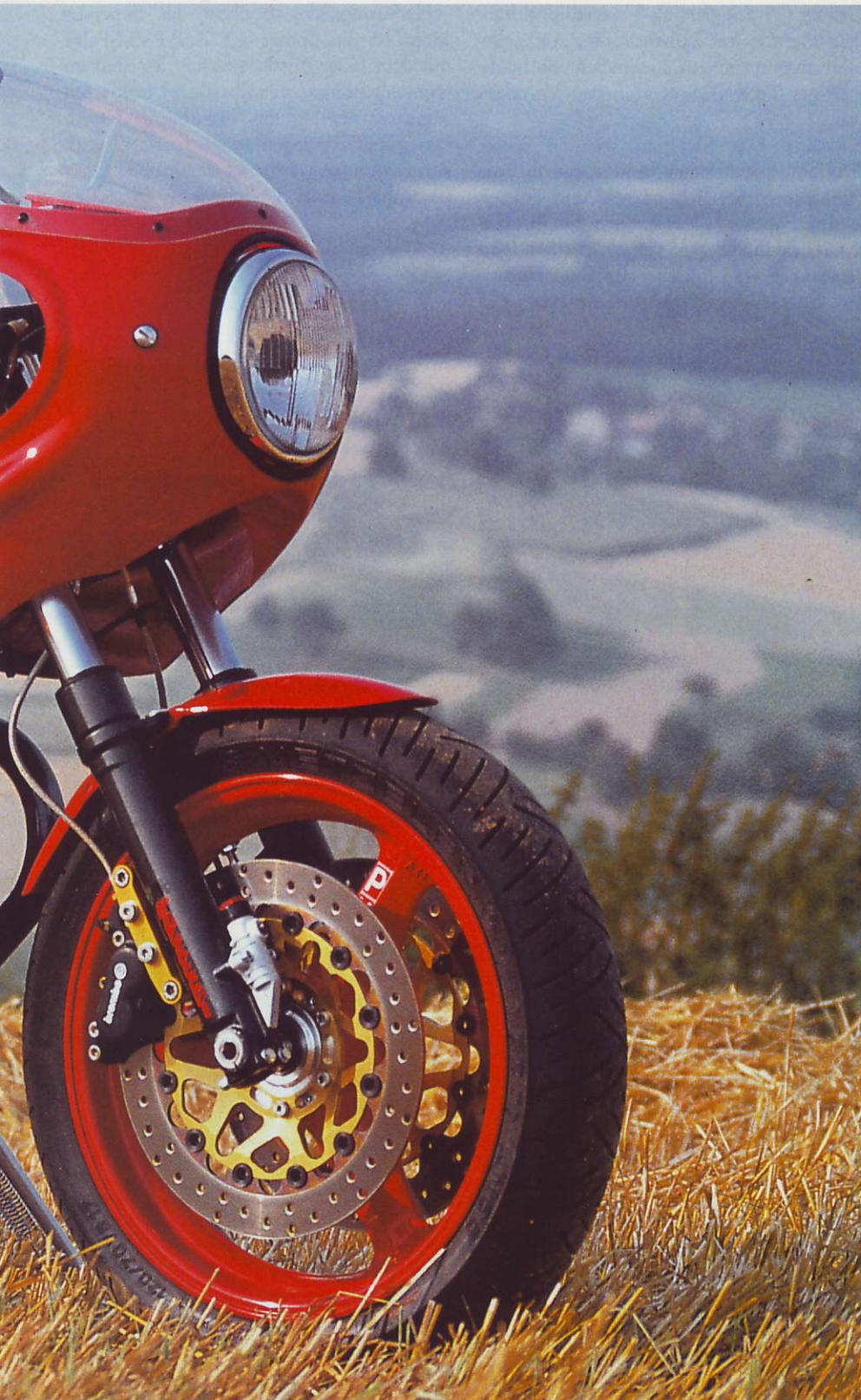
EIGENBAU

Moto Guzzi Däs-Spezial



DER ITALIENISCHE

Von Michael Weber



Sie kennen sicher das Gefühl. Irgendwo bei einem Motorradtreffen, einer Rennveranstaltung oder einem beliebten Ausflugsziel. Quälender Durst und nervtötender Hunger sind gestillt, ein Becher frisch gebrühter Kaffee vertreibt die heranschleichende Mittagsmüdigkeit und macht das Hirn wieder fit für neue Eindrücke. Man schlendert gemütlich zwischen den geparkten Maschinen, sucht schöne Umbauten oder seltene Exoten – „guck’ mal die da, tolle Lackierung, aber der Rest ...“, oder „selten so einen beknackten Tank gesehen“, sind Teile von Gesprächsfetzen, die man immer wieder hört.

Von den verschiedenen Geschmäckern mal abgesehen: Die Handschrift eines Ästheten läßt sich immer erkennen, egal ob Sportmaschine oder Extrem-Chopper. Um so größer die Freude, sieht man dann mal wieder ein Gerät, wo sämtliche Proportionen und Details harmonisch aufeinander abgestimmt sind; das ganze Fahrzeug höchst individuell, aber trotzdem wie aus einem Guß erscheint.

Die phänomenale Moto Guzzi von Roland Däs aus dem schwäbischen Birkenlohe ist von solchem Schlag; selbst eingefleischte Vierzylinder-Fans verharren davon in selten erlebter Andacht. Roland begann zwar wie so viele sein Zweiradleben japanisch (auf einer Suzuki GS 550), wurde aber vor mittlerweile gut sieben Jahren nachhaltig vom italienischen Bazillus infiziert. Damals legte er sich eine gebrauchte Le Mans I zu – und ist heute nach 80000 überwiegend sorglosen Guzzi-Kilometern und etlichen Italien-Trips immer noch (beziehungsweise mehr denn je) von Land, Leuten und den „Bella Machinas“ aus dem sonnigen Süden fasziniert.

Dank einer bestens ausgerüsteten Heimwerkstatt inklusive Drehbank und Fräsmaschine wurde ihm in den trüben Wintermonaten nie langweilig; an einer Guzzi gibt es ja so herrlich viel zu veredeln. Im letzten Winter reifte dann schließlich der Plan zu einer Totaloperation à la BoT, wobei ein Tuner-Fahrwerk nicht so sehr im Vordergrund stand: „Die klassische Guzzi-Doppelschleife sieht einfach bestechend schön aus. Außerdem kam ich mit dem Fahrverhalten immer sehr gut zurecht“, so Roland augenzwinkernd, „aber der Schlap-

TRAUM

**Eine Orgie in sündhaft schönem Rot;
Chrom und gefrästes Aluminium, wohin das Auge
blickt. Dazu eine perfekte, liebevolle Aus-
führung aller Details, wie man sie sonst nur bei Bimota findet –
das ist die Le Mans Spezial von Roland Däs**

pen darf natürlich trotzdem so breit wie möglich sein.“

Da traf es sich günstig, daß der 27-jährige angehende Maschinenbau-Techniker in der noch jungen Firma motomeccanica (7079 Böbingen/Rems, Himbeerweg 12) auf Leute mit gleicher Wellenlänge stieß. Unter diesem Kürzel kooperieren René Nesselhauf (32, macht seit 13 Jahren Motoreninstandsetzung und Guzzi-Tuning), Jürgen Kaub (22, fertigt GfK-Teile, Kupplungen und Rahmenumbauten) und Peter

Grüner (29, fungiert als Vertrieb und handelt überdies mit Zubehör aller Art); allesamt ausgesprochene Liebhaber von hochwertiger Technik und sauberster Verarbeitung.

Roland Däs hat sich spontan dieser Truppe angeschlossen und sorgt für die Herstellung sämtlicher Dreh- und Frästeile. Im Februar 1991 werden sie ihr Geschäft noch weiter vergrößern und in Reutlingen als offizieller Aprilia-, Ducati- und Guzzi-Vertragshändler firmieren.

Herausragendes Bonbon der Super-Le Mans ist die üppige 4,5 Zoll-PVM-Felge mit dem 160er Niederquerschnittreifen im wunderschönen metallicsilber lackierten Serienrahmen – das Maximum dessen, was mit TÜV-Segen möglich ist. Grundvoraussetzung hierfür ist der Einbau einer Le Mans IV-oder T5-Schwinge, die rechts



BEWÄHRTE TECHNIK IN EINEM FEINEN GEWAND

*Im leicht
abgeänderten Rahmen der
Le Mans I steckt ein ebenfalls
nur leicht modifizierter
Guzzi-Motor mit 1000 cm³. Begeistert
sind die vielen Kleinigkeiten,
die dem Betrachter beim Wandern
um das Motorrad ins Auge
springen – Perfektion
im Detail*



**Peter Grüner half Roland Däs
bei der Modernisierung und Veredelung der
ehrwürdigen Moto Guzzi Le Mans I**

TECHNISCHE DATEN

Modell

Moto Guzzi Le Mans I Däs-Spezial

Leistung

76 PS bei 6500/min (Dynamometer-Messung)

Motor

Fahrtwindgekühlter Viertakt-Zweizylinder-V-Motor, Zylinderwinkel 90 Grad. Zwei Ventile pro Zylinder, über untenliegende Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel betätigt. Bohrung x Hub 90 x 78 mm, Hubraum 992 cm³, Verdichtung 10:1. Zwei Dell'Orto-Rundschiebervergaser PHM 40 DD mit Tupfer, Malossi-Ansaugtrichter mit Sieb, Naßsumpf-Schmierung, Öl-inhalt 3 l Castrol RS.

Elektrische Anlage

Digitale MosFet-Zündung mit Funkenverstärkung und Hall-Geber, Lichtmaschine 280 Watt, Batterie 12 V 18 Ah, Elektrostarter, abgespeckter Eigenbau-Kabelbaum

Kraftübertragung

Seilzugbetätigte motomeccanica-Trockenkupplung, klick-geschaltetes Fünfganggetriebe, Sekundärantrieb über Kardanwelle (beides Serie)

Fahrwerk

Modifizierter Le Mans I-Doppelschleifenrahmen, Marzocchi M1R-Telegabel Ø 41,7 mm, abgeänderte Le Mans IV-Schwinge, Zwei Koni-Federbeine Typ 7610 P

Bremsen

Hydraulisch betätigte Scheibenbremsen, vorne schwimmend gelagerte Brembo-Scheiben mit Vierkolben-Festsätteln, Ø 320 mm, hinten PVM-Scheibe mit untenliegendem Brembo-Zweikolbensattel, Ø 240 mm, spielfreier motomeccanica-Zuganker am Rahmen angelenkt

Räder

PVM-Dreispeichen-Gußräder, vorne 3,5 x 17, hinten 4,5 x 18. Bereifung vorne 120/70 VB 17 ME 1 Front, hinten 160/60 VB 18 ME 1

Abmessungen

Radstand 1514 mm, Lenkkopfwinkel 63 Grad, Nachlauf 104 mm, Sitzhöhe 770 mm, Lenkerbreite 670 mm. Gewicht vollgetankt 205 kg

Ausstattung

WBO-Alu-Tank (27 Liter Inhalt), weißer Vegliatacho, -Drehzahlmesser, -Ölthermometer, CEV-Lenkerarmaturen, Kontrolleuchten für Ladestrom, Öldruck und Blinker, H4-Licht, motomeccanica-Halbschale und -Sitzhocker aus GfK, zurückverlegte Alu-Rastenanlage ohne Umlenkung

Kosten

Materialwert 23000 Mark

Besitzer

Roland Däs, Gschwender Straße 34, 7071 Birkenlohe

um 12 Millimeter abgesägt und links leicht eingedellt wird, damit der breite Reifen nicht streift. An Motor- und Schwingenaufnahme vom Rahmen wird ebenfalls Material weggenommen, damit Schwinge und Triebwerk im Chassis um diesen Betrag nach rechts versetzt werden können. Gleichzeitig wird das Hinterrad soweit wie möglich nach links gerückt; ein schlußendlich noch vorhandener minimaler Spurversatz von 1,5 Millimetern ist in der Praxis absolut bedeutungslos.

Vorne dreht sich adäquat ein 3,5 x 17 Zoll-Rad, welches mit erlesensten „Made in Italy“-Komponenten wie Marzocchi M1R-Gabel und Brembo-Bremsen bestückt ist. Unendlich viel Mühe und Zeit stecken in den ganzen unzähligen Kleinteilen wie Tank-, Höcker-, Verkleidungs- und Kennzeichen-Halterungen, verchromter Fußrastenanlage, Batterieträger und Bremsmomentabstützung nebst Halteplatte, welche Roland allesamt aus Alu-Vollmaterial selbst herstellte. Im Verborgenen schlummern noch weitere Feinheiten wie ein selbstgedrehtes Lenkschaftrohr aus Vergütungsstahl mit präzise geschliffenen Lagersitzen, eine neu angefertigte, hohlge-

bohrte Steckachse mit Gewindebuchse im Tauchrohr, Motorhaltebolzen aus Titan und die Alu-Verschlußstopfen mit O-Ring für das abgesägte Rahmenheck.

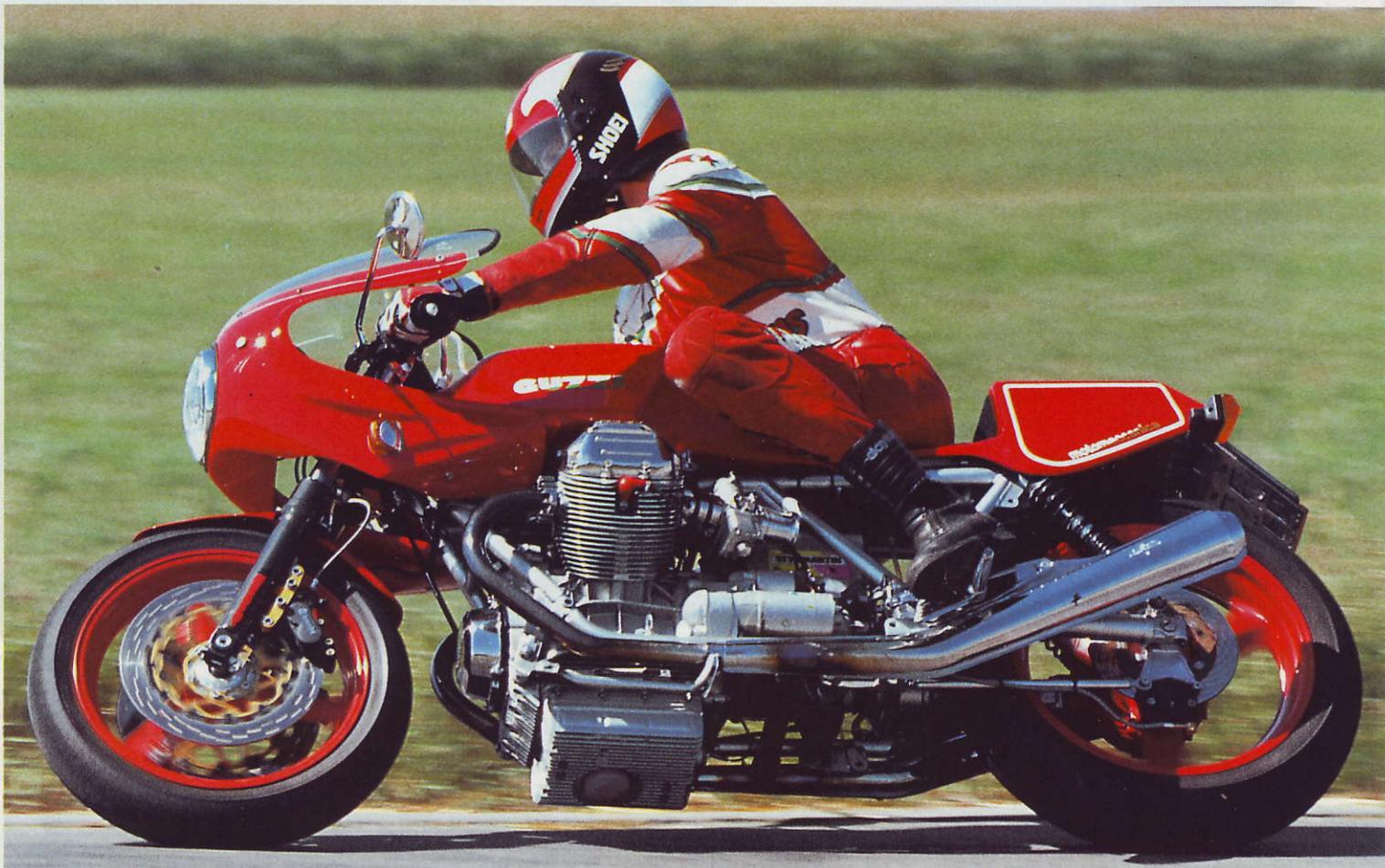
Auch der klassisch-schöne „Rundmotor“ bleibt nicht unangetastet; gefragt war aber kein Extrem-Tuning, sondern eine eher maßvolle Leistungsspritze mit Hauptaugenmerk auf einen ausgeglichenen Drehmomentverlauf. Als erstes wurde die Kurbelwelle feingewuchtet und mit geschmiedeten 90er Kolben von originalen 850 auf 1000 cm³ aufgerüstet. Die Zylinderköpfe sind auf Bleifrei-Sprit umgearbeitet und der vergrößerten Bohrung sowie den 40 Millimeter-Vergasern mit leichtgängiger Schieberbetätigung angeglichen. Eine Guzzi P3-Nockenwelle sorgt in Verbindung mit den guten, alten Lafranconis für satten Dampf in allen Lagen. Der Agilität des Motors kommt auch die um fünf Kilogramm leichtere motomeccanica-Einscheibenkupplung mit spezieller Alu-Schwungscheibe und Tellerfeder zugute.

Bei den Tausender-Aggregaten wird ein Ölwannezwischenring, wie ihn auch die Le Mans IV serienmäßig hat, notwendig. Roland fräste ihn natürlich selbst aus Al-

uminium. Die Ölwanne modifizierte er gleich mit und baute sie servicefreundlich auf einen von außen zugänglichen Ölfilter um. Für einen Ölkühler besteht kein zwingender Grund, die Temperatur bleibt auch bei forscher Gangart immer im moderaten Bereich.

Der letzte Klimmzug galt einer auf das Nötigste gestrippten Elektrik, die optisch unauffällig und trotzdem übersichtlich und zuverlässig konzipiert sein sollte. Hier trat Freund Armin Sing auf den Plan – von Berufs wegen bestens mit dieser Materie vertraut – und hantierte virtuos mit LötKolben, Kupferkabel und Bougierrohr.

Nun stand nur noch der Gang zum TÜV an, aber auch das wurde problemlos gemeistert. Wer jetzt wieder nach Schiebung schreit, dem darf versichert werden, daß die Le Mans I und II beispielsweise mit offenen Trichtern homologiert waren und für alle Umbauteile Gutachten existieren beziehungsweise eine Einzelabnahme gewährleistet ist. Im übrigen bestätigte sich bei diesem Zweizylinder-Traum wieder mal die Tatsache, daß sich auch korrekteste TÜV-Prüfer von perfekter Arbeit durchaus beeindrucken lassen. □



Fotos: Weber