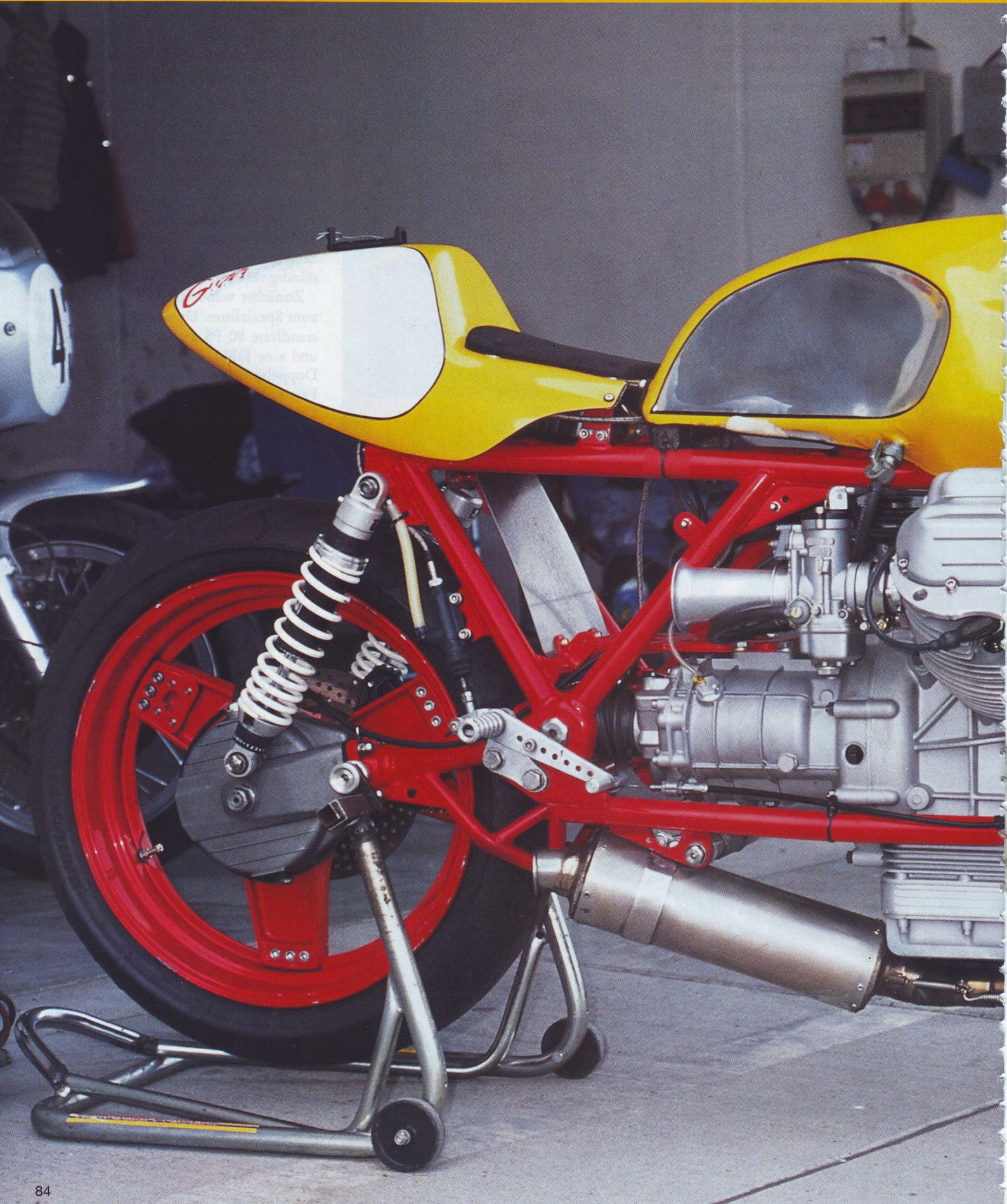


FENNEN + BAUMGARTEN-



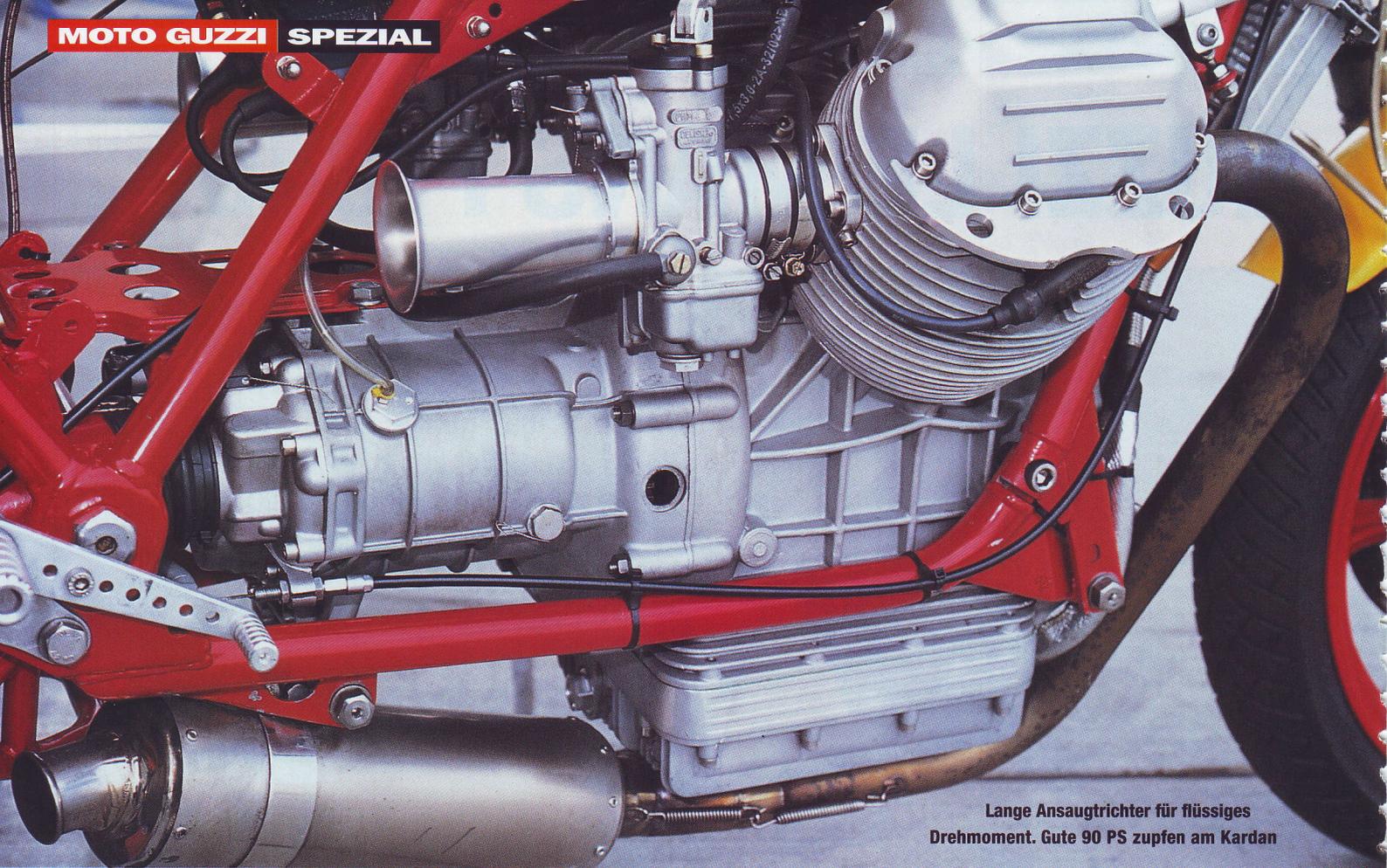
GUZZI LE MANS I 1040

Viel „Gewusst wie“ steckt in diesem übersichtlich aufbereiteten Hobby-Racer. Er entstand auf Basis der ehrenwerten Einser-Le Mans. Dass der Apparat gut geht, untermauerte Besitzer Ralf Wobker im letzten Jahr mit dem Titelgewinn der Classic BEARS. In dieser Klasse dürfen Motorräder bis Baujahr 1978 an den Start gehen

TEXT: JOCHEN SOPPA FOTOS: SOPPA



Startklar in der Boxengasse zu Oschersleben



Lange Ansaugtrichter für flüssiges Drehmoment. Gute 90 PS zupfen am Kardan

Als Bauingenieur hat Ralf Wobker einen ausgeprägten Sinn fürs Praktische. Handfeste Motorradtechnik in Form einer Moto Guzzi trifft da genau den Geschmack des sportlich gesinnten Italo-Fans. Nicht deshalb, weil der Guzzi-Twin angeblich einmal als Betonmischerantrieb vorgesehen war (eine frei erfundene Legende), sondern weil die hauseigene Königswellen-Ducati bei Ausflügen auf schnellen Pistenbelag ein wenig geschont werden sollte. Da traf es sich gut, dass bei Guzzi-Händler Fennen + Baumgarten eine bereits zum Racer mutierte Le Mans I auf einen neuen Besitzer wartete. Bis zum ersten Start auf der Rennstrecke blieb freilich noch genügend zu erledigen.

Da ging es zunächst dem Motor an die längs liegende Kurbelwelle. Eine neue Lagerung stellte das Projekt auf ein solides Fundament. Der Hubraum wuchs dank 92er Schmiedekolben auf 1040 ccm. „Das ist das Maximum für den alten Rundmotor, wenn man noch halbwegs auf der zuverlässigen Seite bleiben möchte,“ erklärt Ralf Wobker diesen Schritt.

Am Hinterrad wurden nach getaner Arbeit 86 PS bei knapp 8000/min gemessen. Das entspricht einer Kurbelwellenleistung von

etwa 94 Pferdestärken. Die Maximaldrehzahl liegt bei 8500/min, der klassische Stoßstangen-Ventiltrieb wird's danken. Dennoch zählen die Zylinderköpfe zu den Verschleißteilen des Motors. Ventilführungen und Sitzringe bedürfen hin und wieder der Rundenerneuerung. Überhaupt steht nach jeder Rennsaison eine komplette Motorrevision an. Dank guter und vor allem preisgünstiger Teileversorgung bleiben die Kosten dennoch im grünen Bereich.

Überhaupt baut das Projekt auf zahlreichen Secondhand-Teilen auf. „Von welchem Hersteller die Schwinge genau stammt, kann ich gar nicht sagen“, erläutert Ralf Wobker sein Fahrwerkstuning, „auf jeden Fall passt jetzt ein 150er Hinterradreifen rein. Und das ist die Hauptsache.“ Auch die beiden Gabelholme fanden sich im Fundus von Fennen + Baumgarten. Mit 40er Holmen schon deutlich kräftiger als die damaligen 36er Serienteile gebaut, fehlt es jetzt nur noch an Feinarbeit an der Dämpfertechnik. Rennkollege Jens Hofmann jedenfalls schüttelt immer den Kopf, wenn er das Teil sieht, und meint nur: „Ralf, du fährst eine Gabel ohne Dämpfung.“

Unangetastet blieb die Fahrwerksgeometrie der Le Mans. Selbst die originalen Gabelbrücken wurden wieder verwendet. So bleibt



Kleine Stilkunde. Der alte Tomaselli-Gasgriff freut den Italo-Fan



Braver Gummi, ganz schnell. Bridgestones BT 45 geht gut ums Eck

Die entspannte Haltung täuscht. Ralf Wobker fährt mit seinem „Altmotter“ in Oschersleben 1.44er Zeiten. Die gute Le Mans, eben doch ein überlegenes Konzept

Eine 170 kg-Guzzi mit gut 90 PS. Das geht auch im Jahr 2004 ganz gut



die Maschine ganz der Idee verpflichtet, die sich die Teilnehmer bei Classic BEARS-Rennläufen auf ihre Fahnen geschrieben haben. In dieser lupenreinen Amateurrennszene geht es in erster Linie um den Spaß an der Freud'. Oder wie es Ralf Wobker umschreibt: „Man fährt so, dass man am Montag wieder pünktlich zur Arbeit kommt.“

Unterschieden wird bei der von Art Motor (www.art-motor.de) veranstalteten Classic BEARS in die Klassen Division 1 und 2. Die erste Division ist einer möglichst authentischen Klassik-Anmutung verpflichtet. Das heißt, mitmachen dürfen nur britische, europäische und amerikanische Racer (BEARS), deren Modelltyp auf das Jahr 1978 oder früher zurückreicht. Pflicht sind ebenso 18 Zoll-Räder, zwei Federbeine und eine klassische Telegabel. In der Division 2 dagegen dürfen modernes Equipment wie Upside down-Gabeln und auch 17 Zoll-Räder gefahren werden.

So trifft Ralf Wobker in seiner Klasse auf weitere Guzzis oder auch schnelle BMWs, wie etwa die beiden Leis-Boxer, mit ultraleichten Spezial-Fahrgestellen. Durch konstantes Punkten bei allen Läufen konnte der schnelle Guzzi-Treiber im letzten Jahr den Titel für sich verbuchen.

Und man muss die Eventualitäten im Griff haben. Deshalb sind die Zylinder und vor allem die Kerzenstecker mit kräftigen Leichtmetall-Gleitschienen geschützt. Auch die Wahl der Auspuffanlage hat handfeste Gründe. „Aus Leistungssicht wäre ein anderes Design wahrscheinlich besser“, erläutert der Guzzi-Mann, „aber ich wollte eine Auspuffanlage haben, die unter dem Getriebe verschwindet. Bei einem Sturz zertrümmern übliche Zwei-Rohr-Anlagen immer ein Federbein. Und dann ist zum einen mit Weiterfahren Essig, zum anderen kostet so ein White Power-Teil auch ein paar Euros.“

Nur einmal, als die Zündung komplett streikte, half auch das „überlegene Guzzi-Konzept“ nicht weiter. Glücklicherweise war Anton Kurpas von Silent Hektik im Fahrerlager. „Innerhalb von zwei Stunden bauten die Silent Hektik-Leute ihre kontaktlose Zündanlage ein. Und das Ding lief sofort optimal.“

Ein ständiges Thema bei den 18 Zoll-Treibern sind die Reifen. Für die Hinterradfelgen gibt es eine gute Auswahl an geeigneten Radialreifen, wie etwa den Bridgestone BT 010, den auch Ralf Wobker auf seiner Guzzi fährt. Vorn, wo zwischen den Gabelholmen ein originales Guzzi-Rad im Format 2.25x18 Zoll rotiert, wird die Auswahl schon schwieriger. Immerhin ist der montierte Bridgestone BT 45 zum Siegen gut, auch wenn der flotte Guzzi-Fahrer anmerkt: „Ein spezieller Rennreifen ist das nicht. Aber rundum gutmütig. Deshalb reicht auch die Zweikolben-Bremsanlage vollkommen aus.“

Wer die Classic BEARS einmal in Natura erleben möchte, sollte sich den 17. bis 19. September im Kalender anstreichen. Dann donnern die Boliden über die herrliche Schleizer Dreieck-Naturstrecke. Sound, Motorräder und Umgebung dürften dann zusammenpassen wie bei kaum einer Veranstaltung sonst. □

TECHNISCHE DATEN: FENNEN + BAUMGARTEN GUZZI LM I

Leistung: zirka 94 PS (69 kW) bei 7900/min, Maximaldrehzahl 8500/min

Motor: Viertakt-Zweizylinder-V-Motor, Zylinderwinkel 90 Grad, luftgekühlt. Zwei Ventile pro Zylinder, ohv. Bohrung x Hub 92 x 78 mm, Hubraum 1040 ccm. Zwei Dell'Orto-Rundschiebervergaser, Ø 40 mm. Kontaktlose Silent Hektik-Zündanlage. Fünfganggetriebe. Endantrieb über gekapselte Gelenkwelle (Kardan)

Fahrwerk: Doppelschleifenrahmen aus Stahlrohr. Vorn FI-Telegabel, Standrohr-Ø 40 mm. Hinten Stahlrohrschwinge mit Versteifungsunterzug und zwei WP-Federbeinen. Vorn Guzzi-Serienrad in 2.25x18 Zoll. Hinten Fischer-Verbundrad in 4.25x18 Zoll. Bereifung vorn 110/80-18 Bridgestone BT45F, hinten 150/60ZR18 Bridgestone BT 010. Vorn Doppelscheibenbremse, Brembo, Guss scheiben, Ø 300 mm, Zweikolbensattel, hinten Scheibenbremse, Ø 240 mm. Radstand 1470 mm, WB0-Leichtmetalltank mit 28 Litern Inhalt, Gewicht fahrbereit 170 kg

Besitzer: Ralf Wobker, Linken 8, 49328 Melle

Kontakt: Fennen + Baumgarten, Oldenburg, Telefon (04402) 96 02 02



Dicker Tourentank und bewährte Sturzfinnen an den Zylinderköpfen