

NOKI-GUZZI DMB MOTOBÉCANE

Das ist das gute Stück. Selten, **BEGEHRENSWERT UND SCHÖN**. Mit ihr wollte der deutsche Moto Guzzi-Importeur zu Beginn der achtziger Jahre in das Sportgeschehen eingreifen. Technische Probleme verhinderten größere Erfolge, sicherten der Renn-Guzzi aber letztlich das Überleben bis in die Neuzeit

TEXT UND FOTOS: JOCHEN WAGNER

Zum Niederknien! Sacra, war das damals eine göttliche Erscheinung. Die erste BoT-Guzzi von DMB Motobécane, dem damaligen Guzzi-Importeur, ansässig in der einstigen Fahrrad-Hochburg Bielefeld.

Es war wohl 1980. Zufällig war ich seit ein paar Jahren Treiber einer der ersten in Deutschland laufenden 1976er Le Mans geworden. Ein Spezl bot sie mir quasi aus Notwehr an: Die Schöne eben erworben, musste er zum Bund und konnte sie sich nicht mehr leisten. In Mandello waren wir zwischenzeitlich beim Spezialisten Agostini, wo zu jener Zeit der Wiener Guzzi-Maniac Peter Horvath schaffte. Eine Fundgrube für 40er Dell'Ortos und 948er Kolben samt Nocke nebst sonstiger Tuningkleinteile, und beim Stucchi nebenan gab's 40er-Krümmen und offene Auspuffe dazu.

Gern ließ ich mich daher vom Nürnberger Ex-Guzzi-Betreuer und Yamaha-Werkler Heiner Beck in schweißtreibenden, Porsche-gestützten vier Stunden nach Köln „befahren“. Dort, auf der IFMA, prunkte die rote Traum-Vau auf einem Podest, und die Gemeinde der Guzzista staunte. Heut' wird man über die 90 PS lächeln, auch ein 140er-Reiflein, damals ein brachialer Schlappen, gilt angesichts üblicher 180er-, 190er-, 200er-Walzen als berühmter Diminutiv. Und doch versammelte dieses offizielle Importeurs-Rennerle alles, was man dereinst für eine aufgepeppte Le Mans zusammen kramen konnte: zentral der Noki-Rahmen, vom Norbert Kienzler erschaffen. Ein genial verrästeltes Rohrgeflecht, hypermodern mit einer Drehmoment-abgestützten Trapez-Schwinge, frei laufender

Antriebswelle, damals futuristische Antizipation eines zwanzig Jahre später auch von Mandello begriffenen Fortschritts, unten liegendem Federbein, 40er-Magnesium Forcella Italia-Gabel mit zwei Brembo P 08er-Zangen in Serie d'Oro-Ausführung, 16er-Brembo-Pümperl und weißem Veglia-Competizione, dazu güldene EPM-Magniräder in 2.50x18 Zoll vorne und 4.00x18 Zoll hinten, worauf man zum 110er vorne sogar einen 150er aufziehen konnte. Und der Auspuff, ein Analphabet in Sachen Dämpfung, ein nahezu offenes Rohr, durch das man, wäre es nicht herrlich gekrümmt, auf die Auslassventile glotzen könnte.

Und die Fuhre rannte sogar halbwegs

Doppelscheinwerfer,
langer Renntank samt
Flugzeugverschluss.
Zum Anhimmeln schön

erfolgreich. So himmelten wir sie in Cologne an, sie, die unverkäufliche Diva. Als Pfand für das auf der IFMA unerreichbar nahe Unikat erbeuteten wir einen der raren Prospekte, bis heute eine Hieroglyphe, die den Ursprungsmythos der ersten BoT-Guzzi dokumentiert: die Doppelscheinwerfer-Halbschale, der lange Tank mit dem Starfighter-Verschluss, der Monoposto mit integrierter Batterie und gen Himmel stierender Motorgehäuseentlüftung, die 40er-Dell'Ortos mit Beschleuniger-Pumpen, die auf 998 Kubik und B10- oder P3-Nocke verwiesen, Schläuche samt Ölkühler vorne, und eben das exklusive Noki-Chassis. Schlank, rot, laut, schnell.

DER ZUFALL SPIELT VORSEHUNG

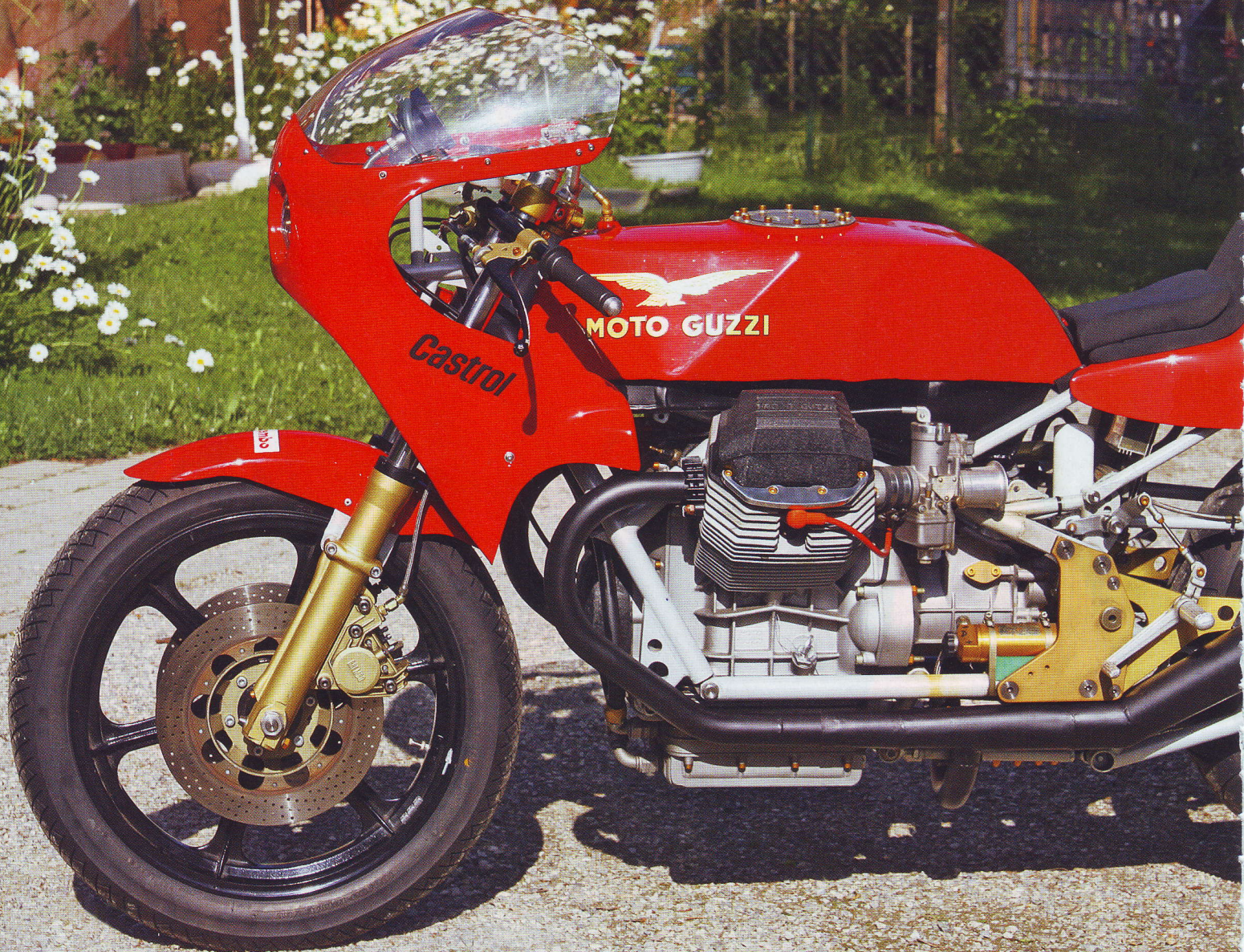
Und so tauchte sie im Sommer 2009 unversehens wieder auf. Der Spezl von einem Spezl hatte sie erworben. Vom Vorbesitzer wurde sie anstatt der Originalfarben etwas umlackiert. Bereits vor vier Jahren wartete die DMB-Noki-Guzzi dergestalt in einem Auktions-Portal im Internet auf einen neuen Eigner, Verkaufsort war Ingolstadt. Dort vorstellig geworden, konnte der heutige Besitzer nach der Schau nicht

1980 Titelmodell auf dem
Zubehör-Prospekt des damaligen
Guzzi-Importeurs: Noki-Moto Guzzi
im Langstrecken-Trimm

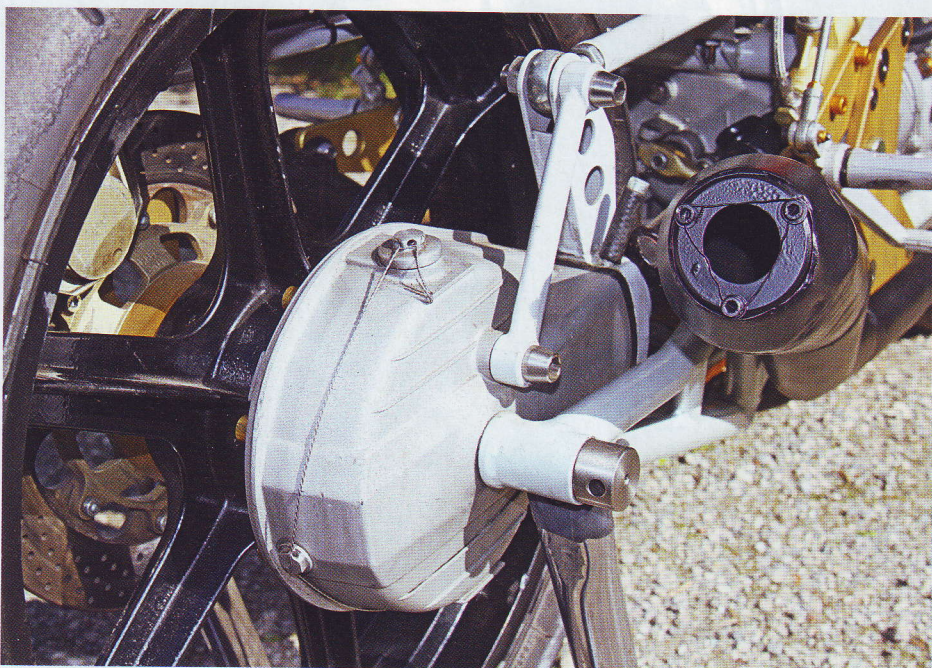




Heute ist man breitere Gummiwürste gewohnt,
die Racing-Proportionen stimmen trotzdem



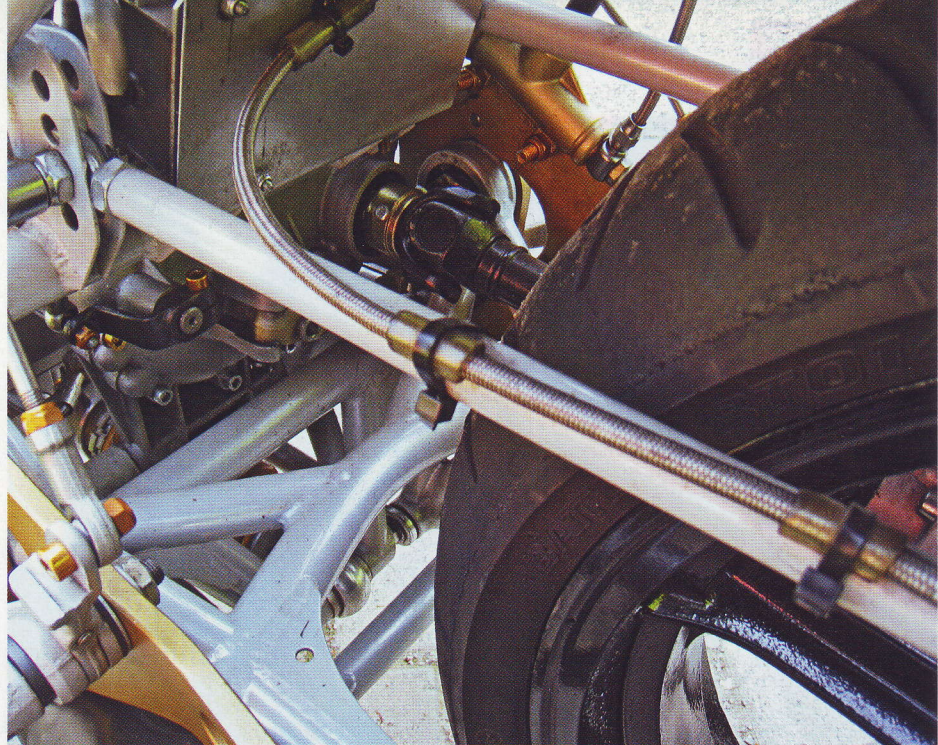
Das ebenso schlichte wie raffinierte Fahrgestell ist überwiegend mit geraden Rohrstücken gefertigt. Leicht und effizient



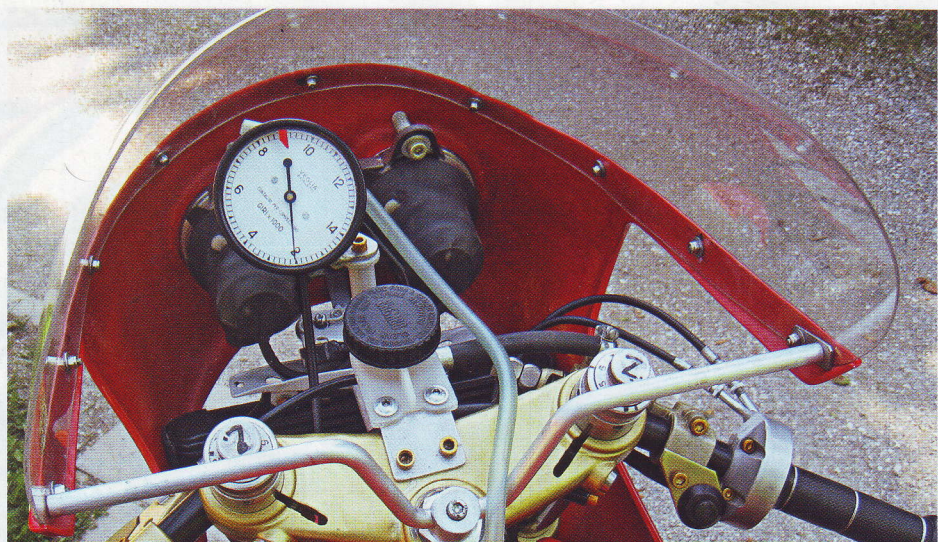
Kardantrieb mit Momentabstützung. Im Rennbetrieb ein klarer Vorteil und heute Serienstandard

mehr schlafen. Seiner Frau erzählte er am Tag vor Auslauf der Auktion, überzeugte Sie, dass dieses Motorrad eine feste Bank und sowieso eine Wertanlage sei. Es folgten nervenaufreibende Stunden, da der Verkäufer die Noki durch einen Freund ins Netz hatte einstellen lassen. Der jetzige Eigner war für Sofortkauf, weil beide (Verkäufer und Käufer) nicht wussten, wo die Reise vom Gebot her hingehen würde. Der Freund des Anbieters, zuerst nicht erreichbar, hatte dann noch beim Abrechnen des Auktionsprocedere Probleme. Doch 24,5 Stunden vor Auktionsende war's geschafft. Es hatte zwar viele Nerven und etliche Telefonate gekostet, aber nun hieß es dem Tier entgegenfiebern.

Beim Abholen erzählte der Verkäufer, dass die Noki-Guzzi einige Jahre bei Ioannoni Senior im Schaufenster gestanden hätte. Der Giuseppe, legendärer Ducati-Guru zu Ingolstadt, wollte sie aber ums Verrecken nicht hergeben. Ioannoni hatte sie wohl als



Aufwändig verstrebe Hinterradschwinge mit Unterflur-Federbein. Bremsmoment ebenfalls abgestützt



So hatte man's damals. Minimal-Cockpit mit mechanischem, stilbildenden Veglia-Drehzahlmesser

„Naturalie“ von Motobécane in Äquivalenz für ausstehende Garantieleistungen bekommen. Dennoch ließ Ioannoni sich wider Erwarten vom penetranten Besucher die Guzzi abbetteln, der sie dann unter Freunden abstotterte.

Der Ingolstädter Vorbesitzer hatte die Noki schließlich restauriert, unter anderem mit Titanschrauben veredelt, einzeln angefertigt im Audi-Modellbau. Der ursprünglich vernickelte Rahmen ist seither silberngelapert, die Räder sind anstatt golden jetzt in schwarzem Farbton beschichtet. Auch der Höcker wurde optisch modifiziert. Die Antriebsquelle wurde angeblich noch durch die Motobécane von Rund- auf Eckmotor umgebaut. Der Motor soll damals durch Bruno Scola auf Vordermann gebracht worden sein. Die Freundschaft (Ioannoni und Verkäufer) hörte bei Verkauf des Motorrades an den heutigen Eigner abrupt auf.

Letzterer hatte sich vor dem Kauf bei Ioannoni Senior über die Noki erkundigt.

Alois Tost wechselte zu Honda und Claus Caspers übernahm den Lenker der Renn-Guzzi

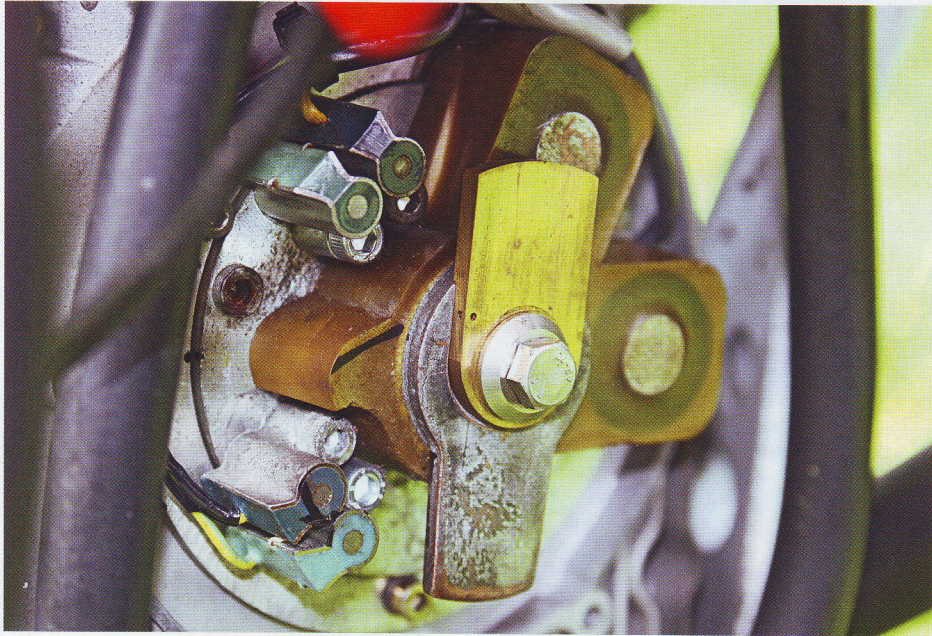
Ioannoni hatte Lunte gerochen und den Verkäufer angefleht, die Noki nicht zu verkaufen. Vergeblich, wie wir wissen.

DIE GENESIS

Die Guzzi selbst ist im Auftrag der Motobécane bei Norbert Kienzler (www.noki-bikes.de) 1981 entstanden (Fahrgestell-Nummer 1). Bewegt wurde sie in der Battle of Twins und bei diversen Langstreckenläufen. Schwer zu recherchieren sind die Fahrer. Sicher der Alois Tost. Der ehemalige Motobécane-Mitarbeiter Cybaier wollte sich nicht weiter äußern. Der motorsport-

begeisterte Kundendienstmann Strauss, der mehr wüsste, ist leider verstorben. Immerhin Klaus Caspers erinnerte sich noch. Im Zeitraum von 1979 bis '80 hat sich Motobécane in der Zuvi mit Alois Tost und später mit ihm arrangiert. Für die Technik war Heinz Valentin, für die Organisation Lothar Trapphöner zuständig.

Nachdem Alois Tost und Klaus Caspers jeweils Vizemeister bei der Zuvi mit Basis LM1 geworden waren, hatte sich Motobécane entschieden, in den Langstreckensport zu gehen. Als Alois Tost dem Eckert-Honda-Team den Vorzug gab, übernahm Klaus Caspers die Rolle als Stammfahrer bei der Motobécane. Geld war im Team da, aber Norbert Kienzler hatte mit der Fertigstellung des Motorrades Probleme. Den Auspuff und andere Anbauteile hatte Caspers – nicht nur sehr flotter Racer, sondern obendrein auch ein begnadeter Schrauber – kurzerhand selber gebaut. Die Kiste war auch halbwegs schnell, hatte aber

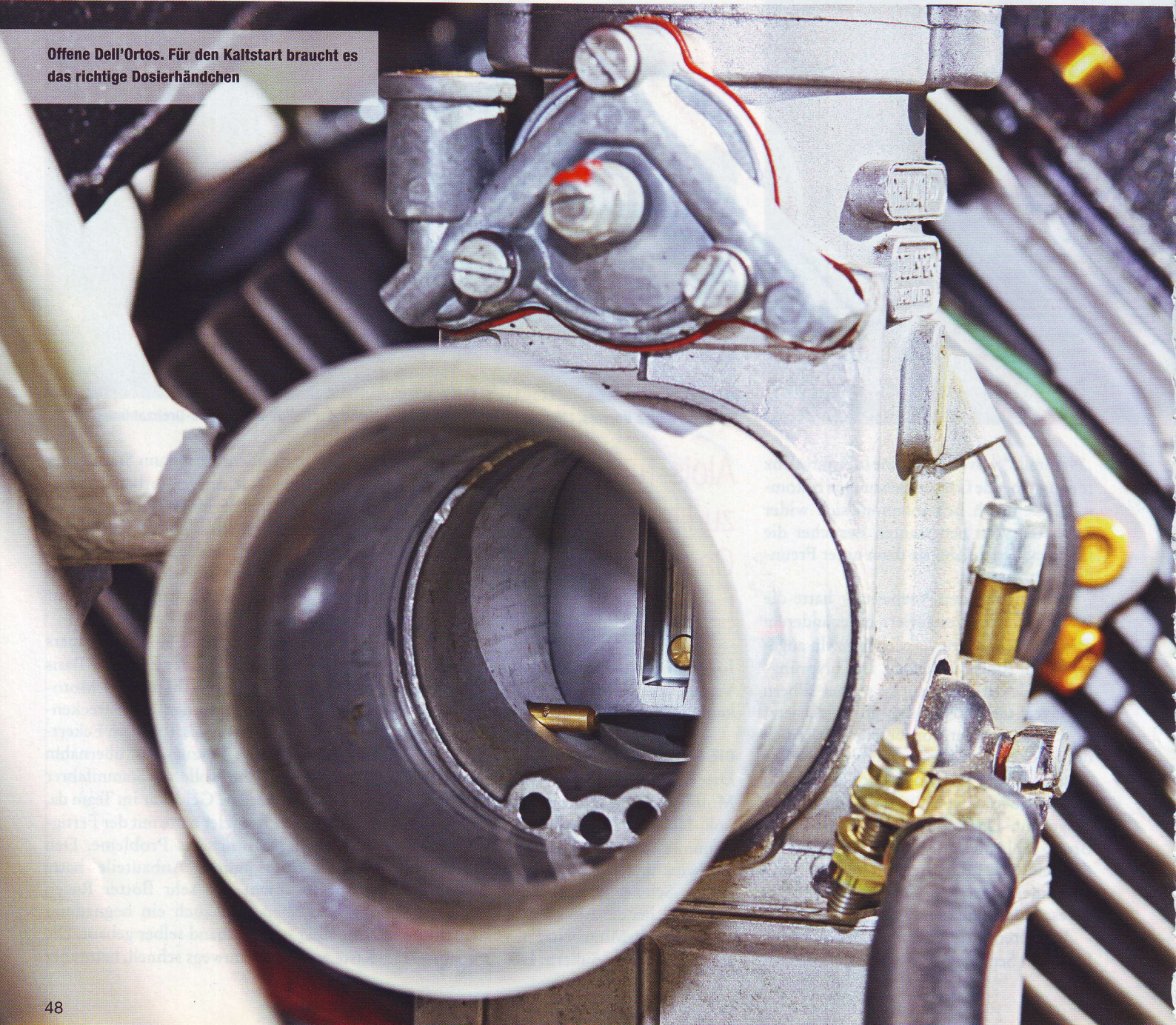


Simple High-Tech ohne Batterie: Selbstinduzierende Kontaktloszündung aus dem Hause Kröber

Zu hohe Kräfte. Der gesamte Antrieb war im Langstrecken- betrieb defektanfällig

Anfangsschwächen – besonders mit der Kardanwelle. Als weiterer Teamfahrer war Winni Schneider geplant, der aber mit der Guzzi nicht klar kam. Caspers brachte Manfred Rettig (BMW) ins Gespräch, der ins Team kam. Beim ersten Einsatz beim Achtstundenrennen am Nürburgring ging im Training die Kardanwelle kaputt. Der nun implantierte Rennmotor war zwar schnell, überdrehte aber leider im Rennen – im Schwalbenschwanz – als das Hinterrad kurz in der Luft war. In Spa waren sie um den sechzehnten Platz gut dabei, bis zum

Offene Dell'Ortos. Für den Kaltstart braucht es das richtige Dosierhändchen



Ausfall wegen defekten Getriebes. Nach fünf Stunden Reparatur kam der erneute Ausfall. Ohne Ruckdämpfer im Hinterrad litt eben das Getriebe.

Achtungserfolge im Bol d'Dor machten Hoffnung. Die Guzzi lief gut, aber die Mistralgrade war nichts für sie. In den langen Kurven nervte zudem auf einmal Chattering, und die Radaufhängungen der Guzzi begann zu stempeln und zu rattern. Nach 16 Stunden brach dann die Kurbelwelle. Ein homokinetisches Gelenk sollte den entlastenden Längenausgleich und damit Standfestigkeit schaffen. Doch Motobécane's Elan ließ spürbar nach und mit den Mitteln schwand auch die Lust der Fahrer.

Klaus Caspers erlag den Verlockungen der Meyer-Honda, und die Renn-Guzzi verschwand in den Stürmen von Motobécane bei irgendeinem Fahrer. Dann war Stille. Etwa zehn solcher Guzzis mit diesem Noki-Rahmen sollen damals entstanden sein, teils

für Rennen, teils für die Straße. Das Internet spuckt mitunter das eine oder andere Bild aus.

REVIVAL

Doch, sie lebt, die BoT-Noki-Guzzi DMB Motobécane. Und sie röhrt, und wie! Wenn man sie ankriegt. Das ist eine schweißtreibende Kunst. Aber unser Mann hat es raus, auch wenn zur Not sein Bub sich mit auf den Höcker legen muss, damit der Anpressdruck auf die Starterrolle ausreicht. Der Sprit tropft aus den Schwimmerkammern,

es patscht und züngelt aus den Dell'Ortos, der Startermotor jault, das Antriebsstrum rumpelt und der 150er-Pneu hinten will auf und davon hupfen. Und dann tut es auf einmal einen Donnerschlag, das Tier brüllt und hängt schier unzehmbar am Gasgriff. Wer sie dann auf superb klebenden Bridgestones rollen spürt oder auch nur sieht, der fällt wieder auf die Knie, 2009 in Oschersleben wie dünnemals auf der IFMA zu Köln. Ein Wahnsinn, dieser antike und doch so zeitlos schöne Bock mischt jeden Beton auf, sei's auf der Straße, sei's im Kopf. □

TECHNISCHE DATEN: NOKI-GUZZI DMB MOTOBÉCANE

Preis: Einzelstück mit individuell hohem Liebhaberwert

Leistung: 95 PS (71 kW) bei 7800/min, maximales Drehmoment 102 Nm bei 5400/min

Motor: Viertakt-Vierzylinder-V-Motor, Zylinderwinkel 90 Grad, luftgekühlt. Zwei Ventile pro Zylinder, ohv. Bohrung x Hub 92 x 78 mm, Hubraum 998 ccm, zwei Dell'Orto-Rundschiebervergaser, Ø 40 mm mit offenen Ansaugtrichtern, Kröber-Zündanlage. Ungedämpfte Zwei-in-zwei-Auspuffanlage, Trockenkupplung, Fünfganggetriebe. Endantrieb über momentabgestützte, offen laufende Gelenkwelle

Fahrwerk: Stahlrohr-Gitterrahmen mit Schwingenträgerplatten aus Leichtmetall. Vorn Forcella Italia-Gabel mit Magnesium-Tauchrohren, Standrohr Ø 40 mm. Gitterrohr-Schwinge aus Stahl, Abstützung für Antriebs- und Bremsmoment. Federbein unter dem Getriebe. Magnesium-Felgen in 2.50x18 vorn und 4.00x18 hinten. Bereifung vorn 110/80V18, hinten 150/70V18 Typ Bridgestone BT 45. Brembo-Bremsanlage mit Bremszangen Typ 08. Graugussbremsscheiben vorn Ø 280 mm, hinten Bremsscheibe Ø 260 mm



Nach harten Verhandlungen glücklicher Besitzer des überaus raren Noki-Renners: Stefan Ulrich