KG LE MANS

Gerd „KG“ Schilling hat allen Grund zu lachen. Wer eine solche Guzzi bewegen kann, muss Glückshormone ausschütten

KG könnte in diesem Fall „KLASSE GUZZI“ heißen. Das ist aber nicht so. KG ist der Spitzname des Erbauers dieser klassisch umgebauten Guzzi Le Mans II – Gerd „KG“ Schilling

TEXT UND FOTOS: JOCHEN PERSY

Im mittelfränkischen Wilburgstetten besteht im Dunstfeld der örtlichen Ducati-Vertretung eine rührige Ansammlung von Motorradfahrern, die sich dem individuellen Motorrad verschrieben haben. Einer von ihnen ist Gerd „KG“ Schilling. Seine Brötchen verdient er sich als Zweiradmechaniker in der auf italienische Motorräder spezialisierten Werkstatt seines Bruders Andreas (www.italienische-motorraeder.de). Ehrensache, dass man da standesgemäß mit italienischem Eisen die fränkischen Straßen unsicher machen muss. In Gerds Fall fiel die Wahl des Objektes schon vor 26 Jahren auf eine Moto Guzzi Le Mans II, die er seinerzeit leicht verstaubt aus einer Scheune zog. Damals noch ohne Mobile und Ebay – Mundpropaganda und Kleinanzeige im lokalen Blatt waren angesagt, um das richtige Fahrzeug zu finden. Die Guzzi war ein zeitgenössischer (Alp-)Traum in Perlmuttweiß mit einer Pichler-Halbschalenverkleidung.

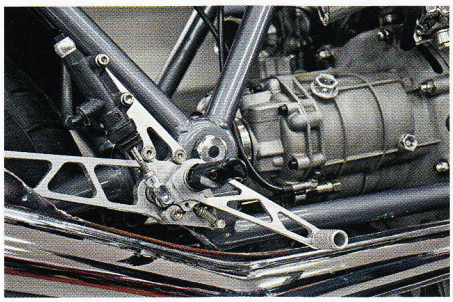
Für den damals 19-Jährigen war die gesetzte Summe von 7500 Mark eine große Investition. Aber er war schon immer von den Schlegeln aus Mandello angetan, die Kombination aus toller Linie, bulligem Zweizylinder, fettem Sound und funktionierendem Fahrwerk waren ausschlaggebend.

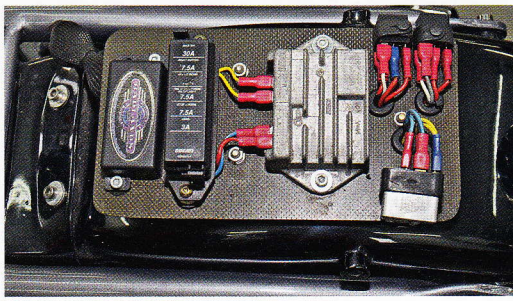
Die seinerzeit erworbene Basis hat sich in jüngster Zeit drastisch verändert. KG baute die Le Mans II noch einmal komplett nach einem neuen Masterplan auf beziehungsweise um und konnte das Bike in seiner jetzigen Form 2012 fertigstellen. Ziel war es, eine möglichst alte, klassische Le Mans-Optik hinzubekommen. So wirkt die Guzzi auch – dominiert durch die Formensprache des originalen Le Mans I-Tanks und der entsprechenden Cockpit-Verkleidung. Teil des Plans war es jedoch, dass die LeMans technisch up to date und qualitativ hochwertig sein musste und auch fahrwerksseitig hohen Ansprüchen gerecht werden sollte.

Dass dies gelungen ist, liegt unter anderem daran, dass KG viele Teile individuell angefertigt hat. So sind zum Beispiel die wunderschönen Alugabelbrücken in Eigenregie entstanden. Bremsscheibenadapter, Schutzblech, Instrumenten- und Lampenhalter sind ebenfalls selbst konstruiert. In der Fahrzeugfront wurde eine Telegabel der Moto Guzzi Breva verbaut, ebenfalls aus diesem Modell stammen die Bremsscheiben und Bremssättel. Im Heck arbeiten zwei Koni-Stoßdämpfer. Die Le Mans steht auf Drahtspeichenrädern von Akront, und diese bestimmen den klassischen Gesamteindruck

Eine klassische Formensprache durch Höckersitzbank, Le Mans I-Tank und Drahtspeichenräder, kombiniert mit großem handwerklichem Können ergeben eine tolle Linie

Überall „Augenweiden". Geschmackvolle Farbwahl mit viel aufgearbeitetem und veredeltem Metall erfreuen das Auge des Betrachters. Ordnung in der Elektroabteilung unter der Höckersitzbank – nicht nur außen, sondern auch innen ein perfektes Finish. Hydraulische Kupplung am Le Mans-Lenker – edel und funktional

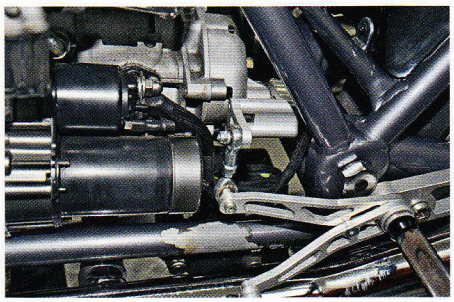


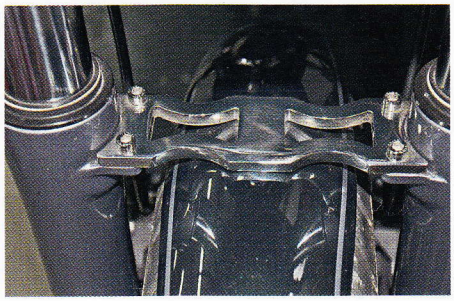


des Bikes. Damit im Heck ein 160er-Reifen verbaut werden konnte, musste die Schwinge entsprechend abgeändert werden. Brems- und Kupplungshebel am Däs-Stummellenker stammen von Titax – die Kupplung wird hydraulisch angesteuert – sehr elegant und gut dosierbar. Die Füße ruhen und arbeiten auf einer individuell einstellbaren Fußrastenanlage von LSL. Informationen sammelt der Fahrer über Tacho und Drehzahlesser von MMB.

Betrachtet man sich die Bilder des Motorrads genauer, fällt auf, dass das Erscheinungsbild besonders im Bereich des Rahmendreiecks sehr clean ist. KG konnte die gesamte Elektrik unter der Höckersitzbank unterbringen, die Batterie landete im Eigenbaukasten unter dem Getriebe, und er zog den größten Teil des Hauptkabelbaums durch die Rahmenrohre. Diese engagierte Arbeit hat zwar Energie gekostet, steht dem Bike aber extrem gut.

Motorseitig stand Konsolidierung mit dezentem Tuning im Vordergrund. Bleifreiumbau und Erneuerung aller Verschleißteile sowie Umbau auf außenliegenden Ölfilter





„Glanz und Gloria". Der polierte Hinterachsantrieb glänzt mit der klassischen und offenen Lafranconi-Auspuffanlage um die Wette. Selbstgefertigter Gabelstabilisator mit knapp geschnittenem Schutzblech – weniger ist mehr! Valeo statt Bosch-anlasser – gibt mehr Schwung in der Bude

sorgen für stressfreies Fahren und Schrauben. Der Le Mans II-Motor passt mit seinen runden Zylindern und Köpfen hervorragend in das Gesamtkonzept der klassischen Sport-Guzzi. Schutz erfährt der Motor mit selbst gefertigten kleinen Bügeln am Ventildeckel. Die vorhandenen 80 PS aus vergrößerten 955 Kubikzentimetern Hubraum kombiniert mit einer Drehmomentnockenwelle genügen für eine flotte Landstraßenfahrt und akustisch wird die genussvolle Fahrt durch das Ansaugschnorcheln aus den offenen Luftfiltern tatkräftig durch den angenehmen Sound der offenen Lafranconis unterstützt.

Die Summe der hier noch nicht komplett angeführten Umbaumaßnahmen führte zu einem Motorrad, das von Moto Guzzi nicht besser gebaut und entwickelt hätte werden können. Das schlägt sich auch in einem Wertgutachten nieder, in dem ein Wiederherstellungswert von 25 000 Euro festgestellt wurde. Es bleibt nur zu hoffen, dass KG sein Bike immer ohne Kaltverformung durch die Lande jagt – es wäre wirklich schade um diese klassische Italienerin aus Mittelfranken. □

TECHNISCHE DATEN: KG-MOTO GUZZI LE MANS II

Motor: Viertakt-Zweizylinder-V-Motor luftgekült. Zwei Ventile pro Zylinder, ohv. Hubraum 955 ccm. Verdichtung 9,5:1. Zwei Dell'Orto-Rundschiebervergaser, ∅ 36 mm, Drehmomentnocke

Leistung: 80 PS bei 7600/min, maximales Drehmoment 82 Nm bei 6500/min

Höchstgeschwindigkeit: 206 km/h

Fahrwerk: Doppelschleifenrahmen aus Stahlrundrohren, Telegabel, ∅ 45 mm, Hinterradschwinge kegelrollengelagert, zwei Koni-Federbeine. Fünfganggetriebe. Kardan. Gewicht fahrfertig zirka 205 kg. Tankinhalt 19 Liter.

Bremsen: Front Vierkolben-Festsättel, Hinten Zweikolben-Festsattel, Bremsscheibendurchmesser vorne/hinten ∅ 320/280 mm. LSL-Fußrastenanlage, Däs-Stummellenker

Reifen: 120/70-17 auf 3.50 x 17 Akront-Leichtmetallfelge Speiche front, 160/6017 auf 4.25 x 17 Akront-Leichtmetallfelge Speiche hinten. Radstand zirka 1535 mm

Kontakt: info@italienische-motorraeder.de