

Muß das sein? Ja, es muß ... und es macht Spaß ohne Ende!

Eine etwas längere Guzzi-Geschichte

Angefangen hat's 2006 mit der Anzeige in der Motalia: „Eine etwas andere Guzzi“. Über zwei Monate hab' ich's mir verkniffen - dann aber doch gekauft: eine Le Mans 3 mit Speichenrädern, hohem Heck und diversem Anderen. Wäre besser gewesen, ich hätte es nicht getan, aber hinterher ist man ja immer schlau.

Es waren unendlich viele Eintragungen vorhanden, was aber nicht hilft, wenn man mit dem Motorrad nicht zu-recht kommt. Ein Jahr lang hab' ich versucht, meinen model-ähnlichen Körper so zu ver-stauen, daß Fahrspaß auf-kommt - vergebens. Zwischen-zeitlich sind natürlich schon Gedanken aufgekommen, et-was zu ändern, so ging es nicht weiter. Nun begann der Werk-statt-Freud oder -Leid; je nach Standpunkt: Totalumbau der Front!

X-mal Leute belästigt, viele Gedanken/Ideen gehabt und doch wieder verschmissen.

Diskussionen, Werkstattbiere usw. Als ich eine neuwertige USD-Gabel mit kompletter Vierkolben-Brembo-Bremsanlage bekam, wurde angefangen.

Zwei 320er-Bremsscheiben von einer Duc waren schon vorhanden. Das Speichenrad wurde auf 3,5 x 17“ für 120/70 umgespeicht, bei späteren Fahrten erwies sich der Metzeler Sportec M1 als tolle Sache. Hinten war eine 4,25 x 18“-Felge verbaut, allerdings mit einem großen Spur-versatz, was mir nie extrem negativ auffiel. Zwischenzeitlich wurden auch mal eine andere Schwinge und verschiedene Felgengrößen hinten probiert. Ich blieb bei der Le Mans 3-Schwinge mit 4,25 x 18“-Rad, als Reifen kam der Z6 drauf - werde aber noch andere testen.

Nachdem ich die Sitzbank meinem Hinterteil angepaßt hatte, kam schon die nächste Idee: Anderer Lenker und eventuell ein wenig län-



*Der Ölabscheider bzw. Auffangbehälter paßgenau
im Rahmen als Spritzschutz.*

gere Federbeine hinten. Nachdem der Seiten- ständer geändert war, gab's keine Schräglagenbegrenzung mehr. Über den Winter wurde eine komplette Auspuffanlage gebaut (den TÜVler hab' ich seitdem nicht mehr besucht). Die Guzzi fährt auch ohne - allerdings war das dann der Punkt - ab jetzt fährt sie nur noch bei Twins Only und ähnlichen Rennstreckenver-anstaltungen. Das war dann das, was richtig Spaß macht - geil!!

Bis es soweit war, verging auch noch der Winter 2008/09. Es mußte der alte Le Mans-Motor raus, letztlich kam ein 1.000er-Le Mans-Motor rein, der aber inzwischen nochmals überarbeitet wurde - für die Saison 2010.

In den Tank kamen Einbuchtungen wegen größeren Lenkeinschlags - danke Markus. Der Superbikelenker paßt mir vorzüglich - der Teamchef schimpft immer, das sind bestimmt

10km/h auf der Gerade. Ich sag' immer: „Schon möglich, aber Dich drückt der Wamps (für Norddeutsche: Kleiner Bierbauch) nicht“. Von Gerhard hab' ich Kawa-Dämpfer für hinten bekommen, passen auch gut. Mittlerweile war die Guzzi schon kein Straßenteil mehr.

Dann endlich Mai 2009, der 1.000er war eingebaut, einfahren, einstellen, endloses Probieren, danke Roland. Die neuen 40er-Dell'Ortos hatte er gut im Griff, genauso den Rest des Antriebs. Ein Härtestest mußte schon noch sein vor meinem ersten Roll-Out in Oschersleben. Kurz gesagt an einem Nachmittag 500 Kilometer von Zuhause durch die Holledau und zurück. In der Holledau ein schönes Guzzi-Fest angesteuert, und vorher wurde schon eins besucht, Nähe Ingolstadt, welches auch ganz toll organisiert war.

Mittlerweile hab' ich mit meiner Euphorie auch noch Sepp richtig nervös gemacht. (Der hat heimlich meine Zeiten gestoppt - Frechheit - daß er überhaupt so weit zählen kann!) In den letzten Tagen vor dem Roll-Out in der Börde wurde noch eine Teamsitzung anberaumt, mit wichtigen Absprachen, wer was tut.

Der Sepp war unser (und ist der beste) Cateringchef - hast super gemacht.

Der Teamchef war zuständig für Werkzeug und Motor - ja, wir hatten einen kompletten Ersatzmotor dabei und eine komplette Ersatz-Guzzi und eine Ausstellungs-Guzzi, außerdem eine ganze Küchenzeile und für den Fahrer ein Sofa mit Federkern.

Der Fahrer hat auch eine Aufgabe bekommen - staun. Ich mußte fahren, fahren, fahren und durfte nicht Letzter werden - ging gerade noch mal gut. Kurzfristig kam der Ölabscheider - geil gemacht - an die Guzzi. Hast super geschweißt Oliver, das nächste Mal muß Dumit!

Am Montagabend dann war Verladen angesagt - es war gar nicht so einfach, alles fachge-

recht auf dem 7,5-Tonner unterzubringen. Vielen Dank für diese Unterstützung an meinen Chef.

Die Anfahrt nach Oschersleben dauerte, 560 Kilometer mit 80 km/h sind nicht besonders lustig. Weil ich sowieso eine Lkw-Pause machen mußte, fuhr ich ziemlich genau auf halber Strecke in Schleiz ab. Kenner ahnen, was kommt. Meine Beifahrer lästerten fünf Kilometer lang. Aber dann blieb ihnen das Maul offen, mit einem Atego in Schleiz auf der Rennstrecke. Das Schleizer Dreieck ist ja wochentags eine normale Straße. Während unserer Pause mußten auch Fotos auf der Siegetreppe gemacht werden, ebenso wie wiederholte Ladungsbesichtigung. Auf jeden Fall: Schleiz sieht mich wieder, zumal ich ja schon 2008 bei MO hier mitgefahren bin.

Nun aber weiter in die Börde. Nähe Magdeburg, gegen 18:00 Uhr, war's dann soweit - raus aus dem Laster, abladen und grillen. Sepp zelebrierte ein Grillfest, mitgebrachtes Köslarner und Augustiner sowie Rotwein haben dann noch diverse Phantasien angeregt. Nach dem ersten Rundgang war die wochenlange Euphorie fast weg - lauter schnelles Gerät;



Ende gut - alles gut - Schluß. Vielen Dank an die Ladies von MO.



Vor dem letzten Turn mit Ralf.

keine luftgekühlten Zweiventiler und schon gleich gar keine 30 Jahre alte Guzzi. Aber „schau ma mal“ war der Spruch am Biertisch unterm weißblauen Pavillon. Auf alle Fälle ein Lob an den Veranstalter, habt Ihr super gemacht. Vielen Dank an die Helfer, vor allem Helferinnen. Über die ganze Nacht lang sind immer wieder Teilnehmer eingetroffen, so daß am Mittwochfrüh das Fahrerlager richtig schön gefüllt war (zumindest die freigegebene Hälfte).

Lange vor dem eigentlichen Roll-Out war ich dann schon richtig nervös - das erste Mal in Oschersleben - geht das gut?

Zuerst Startnummer geholt: „Blau“, da hab' ich mir noch nichts gedacht. Dann die morgendliche Einweisung, sehr ausführlich für die Neulinge, wie mich. Dann hab' ich mal geschaut, wer alles „Blau“ hatte. Da war mir schon nicht mehr wohl!

Teile mit Slicks standen vor mir an der Boxenausfahrt, das konnte was werden! Dann der erste Turn - kurz: Es war Chaos (nur für mich).

Ich war am Boden zerstört - bestimmt 30 Minuten nicht ansprechbar. Hier muß ich mal klar sagen: Es ist der eigene Schweinehund, die Unsicherheit, das Verkrampfte und was weiß ich. Auf alle Fälle die Teilnehmer untereinander haben sich immer Platz gelassen. Eigentlich ging's nur in der superschnellen Gruppe hart zur Sache - ist eben eine andere Ebene.

Aber zurück in meine Gedenkphase: Nachdem ich mich ein wenig gefangen hatte, ging ich in mich, nach dem Motto: „Entweder - oder“. Bin ja nicht

600 Kilometer gefahren, Freunde mitgenommen, Urlaub, Lkw ausgeliehen - nein, so nicht, es muß anders gehen! Ja und es ging! Jetzt am Nachmittag war es da, das Feeling, Vertrauen zum selbst geschraubten Fahrwerk. Ja, es hat gepaßt, und ich war nicht Letzter. Die Guzzi hat jeden Turn voll hergehalten - ein normaler Guzzi-Motor ständig an die 6.000 gedreht - laut Roland: „Da haben wir noch Reserve!“ Während der Nachmittagshitze war es schon anstrengend. Und die Ansage vom Veranstalter: „Trinken, trinken“, kommt nicht von ungefähr. Beim MO-Bus gab's Getränke ohne Ende. Auch konnte man sich die Rennstrecke von Erfahrenen zeigen lassen. Es war halt für alle Teilnehmer gesorgt.

Während der Nachmittagsturns am Mittwoch hat sich Roland nochmal über die Dell'Ortos hergemacht. So nebenbei mir ins Ohr geflüstert: „Ja, ich hab's gesehen - bring's über die Zeit, ich mag den Motor nicht tauschen.“

Genau deswegen hab' ich auch meine eigentlichen Kröber-Anzeigewerte nicht gesagt. Nun hat der Motor gehalten - Roland, ich hab' ein paarmal pro Runde an die 7.000 U/min und darüber gedreht. Als um 18:00 Uhr Schluß war, freute sich wahrscheinlich schon jeder, siebenmal zwanzig Minuten ist nicht wenig!

Als Fahrer konnte ich mir auch in der MO-Boxenparty ein Essen holen, aber unser Grillchef zauberte wieder vorzügliches auf den

Reifen Salewski
**Ihr Ansprechpartner für
 Motorrad-, Pkw- u. Lkw-Reifen
 Freie Tankstelle**
 21357 Bardowick · An der B 4 · Hamburger Landstr. 65
 ☎ (0 41 31) 12 91 11

Biertisch. Mittlerweile hatte sich auch noch ein Bayer zu uns gesetzt, Ralf aus München, und ein wenig gefeiert. Nirgends sah man ein Gelage, und gegen Mitternacht war Totenstille im Fahrerlager. Trotz des Federkerns konnte ich nur langsam einschlafen und war schon beim ersten Sonnenstrahl wieder auf.

Wie am ersten Tag, das gleiche flaue Gefühl im Magen - Tee statt Kaffee, x-mal auf das WC usw. Dann war's wieder soweit, die erste Runde - nein zwei Runden lang bei ersten Turns ist Überholverbot und schon hat's wieder geklappt. Immer kam ich mit den gleichen Leuten zusammen, bald wußte ich: Bei dem geht was, bei anderen nicht gleich, bei vielen gar nicht! Nur, die hatten auch neues Gerät und wahrscheinlich 50 Kilogramm Gewichtsvorteil - haha! Aber meine Le Mans von Anfang der Achtziger kann bei den luftgekühlten Zweiventilern schon mithalten.

Das Infield des Motoparks hat's mir angetan - herrlich zu fahren. Dritter/vierter Gang, nur auf der Gerade mal den Fünften rein. Nachdem ich die einzelnen Kurven nun doch ein paarmal gesehen hatte - das Vertrauen da war, gingen auch alle möglichen Radien und Gänge. Erlaubte mir auch mal außen, mal innen rein. Mußte ebenso wie am Mittwoch mal in den Sand, aber immer schön Lenker halten und gerade durch - Vorteil breiter Lenker. Trotzdem war das Vertrauen gleich wieder da! Mein Bremspunkt ist zwar immer eine halbe Meile vor nötig, aber siebenmal zwanzig Minuten knallhart fahren, bring' ich nicht.

An alle, die ich neugierig gemacht hab': Traut's Euch, es ist geil, und es sind wirklich viele dabei, die mit normalen Mopeds fahren, die sich's zeigen lassen, einfach mal ausprobieren mit einem Gerät unter der Fünf-Mille-Grenze. Mit normalen Straßenreifen kann man toll mitfahren, die können meist mehr als die Fahrwerke - ich hatte keinen einzigen Rutscher. Dafür richtig Freude mal in den Kurven

Gas zu geben - ganz anders als auf der Straße - kein Dreck, einfach nur auf den Vordermann achten, links oder rechts vorbei, und ganz frech neben eine 996er innen rein - nur beim Gasgeben war sie weg, fast wie eine Fata Morgana!!!

Richtig schön der letzte Turn, noch fast alleine mit Ralf, dem Guzzi-Fahrer aus München, aber auch der richtige Zeitpunkt zum Aufhören, bevor noch etwas schief geht. Ehrlich gesagt hatte ich schon Momente der Hoffnung. Am Schluß haben schon viele gepackt, sind gefahren, weil Wege mit 600 Kilometern und mehr ziehen sich.

Sicher kostet sowas leicht soviel wie ein erholsamer Urlaub zu zweit. Allein Reifen, Benzin, der Motor und noch viel mehr. Trotzdem macht sowas richtig Laune!

Die Gesellschaft abends fast wie früher in den 80ern bei den BOT-Veranstaltungen. Die Atmosphäre im Fahrerlager - egal ob Slicks oder die alten BT 45 (hab' ich auch auf der Blauen). Zum Schluß allerseits danke an den Motorenchef, Küchenmeister und für den Atego an den Chef.

Solche und ähnliche Veranstaltungen möchte ich noch öfter besuchen.

Bei der anschließenden Heimfahrt wurde schon über andere Nockenwellen, Hubraumerweiterung usw. gesponnen. Ist das nötig - muß das sein? Ja, es muß! Fortsetzung 2010.

Konrad Neubauer



Mit dem Atego im Fahrerlager in Oschersleben.