

Schmitt – Suzuki – Kneeler Gespannprojekt das 2te

Nach über 5 Jahre auf einen Guzzikneeler mit Rechtsboot nun was Neues. Lange Zeit wurde überlegt mit was bzw wie es weitergeht. Ein altes Gespann war klar, aber was! F2 - / sogar ein F1 - Gespann gabs in den Überlegungen. Letztlich wurde das F1-Projekt verworfen und da schon ein Anhänger für kurze Gespanne vorhanden war, wurde im April ein F2 – Gespann angeschafft. Das hierbei alle Ideen / Überlegungen umsonst waren stellte sich erst im Mai beim Sparkassen Classic -GP - Schleiz heraus. In einer sehr langen dunklen Nacht im WoHo



vom Pit Preisinger wurde eine Idee geboren, die es mir ermöglichen sollte in der mir bekannten Klasse weiterhin zustarten. Da Pit sich ja ein neues Klasse 2 Gespann baute, das 2018 fertig wurde übernahm ich seinen alten Kneeler mit linksseitigen Boot. Hier ein Bild von 2012 in Zeilarn. Das Gespann kannte ich und wußte das die Kombination Preisinger / Preisinger auf Suzukikneeler immer Podestfähig war.

Bis alles perfekt wurde, mußte allerdings noch hart verhandelt und ein paar Bier getrunken werden. Letztlich fuhr ich noch 2 x ins Allgäu bis die Suzuki bei mir zuhause stand. Pit nahm das F2 im Tausch dran und willigte sogar ein das ich eine Testveranstaltung fahren durfte.

Dazu waren gerade 5 Tage Zeit von Sonntag bis Freitag um sich alles anzusehen und die Hebeln für Fußbremse und Schaltung passend zu machen. Als Beifahrer wurde kurzfristig Franz eingeteilt. Zwar gabs einen Satz Regenreifen dazu, nur in der Kürze der Zeit hab ich diese Zuhause gelassen weil ja Schönwetter angesagt war. Hat ja nicht oft geregnet 2018, nur exakt diesen Samstag mehrere Stunden. Trotzdem gings einigermaßen, Lenkung sowie Fahrverhalten waren gutmüdig und mit den Rest werd ich mich zusammenraufen. Dieser Deal paßte - die Suzuki blieb entgültig !! Franz hatte genauso seine Primäre wie ich. Er war noch nie im Boot, ich fuhr nie zuvor ein Linksboot mit Slicks im Dauerregen. Nach der Primäre in Ziegenrück hatte ich nun 5 Wochen Zeit bis zum Bergrennen in Lückendorf, wo mir bis jetzt immer ein Podestplatz gelang. Ob dies



mit den verbauten Serienmotor möglich war – hm? In Lückendorf fuhr wieder Chris im Boot mit. Allerdings hatte auch er keine Erfahrung auf der linken Seite, so wurde es dort wieder eine beidseitige Testfahrt. Nun bei strahlenden fast heißen Wetter mit Slicks und endlich mal die Möglichkeit Vollgas zufahren. Jedoch enttäuschte mich der Motor, er drehte nicht aus und auch die Leistung lag nicht auf Guzzi Niveau. Die Zeiten waren genau wie 2015, als ich dort das erste mal mit denr Guzzi-Kneeler startete. Trotz ändern der Übersetzungen gings ned richtig vorwärts – Enttäuschung ! Damals waren die Ergebnisse 4ter , 3ter und 1ter Platz !



Obwohl nun schon viermal am Start, war ich nervös wie damals 2015. Links: Los geht's zu Lauf 6 am Sonntag. Das Zusammenspiel der Gas-/Kupplungshand paßte mittlerweile, die Position des Beifahrer war gefunden. Kurz nach dem Start in Lückendorf, muß Chris seinen ganzen

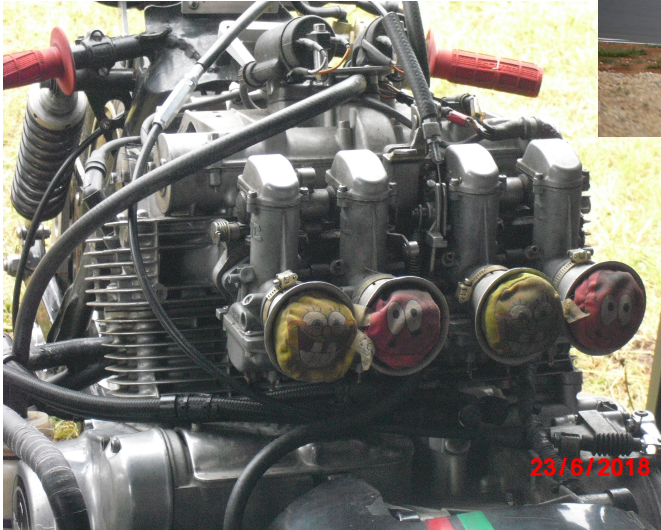
Body vors Beiwagenrad bringen. Mit voller Beschleunigung geht's durch eine leichte Links die sich exakt in einer Mulde befindet, wo zudem wird auch noch geschaltet wird. Mit maximalen Schwung geht es auf die folgende fast 1,5 Km lange Gerade. Bei absoluten Vollgas kommen schnelle Gespanne hier auf gute 230km, trotz der leichten Radian, erst 100m vor der Johann-Quelle heißt es bremsen, runterschalten durch eine nicht einsehbare Linkskurve, um auf den folgenden 400m zur Haarnadelkurve wieder voll zu beschleunigen. In der 180° Rechtskurve hatte ich mit der Umstellung auf das linksseitige Gespann am meisten zu kämpfen.

Die restliche Hälfte paßte wieder, der schnelle Kurvenwechsel durchs Geschlängel sowie die Zielkurve lag mir. Hier am Steineren Tisch schaut die Fahrt sehr spektakulär aus, ist aber gut kontrollierbar. Genau wie bei den 2 Samstagsrennen zu Lauf 5 glückten die beiden Rennen zu Lauf 6 am Sonntag. So das in der Differenzwertung das Ergebnis ein 2ter Platz war. Mit Glück konnte auch in der Speedwertung jeweils ein 2ter Platz eingefahren werden. Mit drei Pokalen an einem Wochenende und noch mehr Ideen zur Optimierung des Kneelers gings auf den langen Weg nach Hause.



In Lückendorf hat Dragan Dragoy eine Veranstaltung in Rijeka für Anfang Sept bekannt gegeben. Dieses Rennen, absolut kurzfristig angesetzt, fand im Rahmen des Alpe-Adria-Cups statt. Das Rennen war als FIM-Vintage-Sidecarrace ausgeschrieben. Durch den kurzfristigen Termin waren nur 12 Teams vorort, was der Internationalität jedoch keinen Abbruch tat. Starter aus Rumänien, Italien, Slowenien Deutschland, Serbien waren angereist. Mit im Programm war auch die aktuelle Sidecar - World - Championship. Allein diese Akrobaten rechtfertigen einen solchen Trip. Trotz starken Regens beim Freitagstraining, konnte auf den perfekt geteerten Racetrack, gut mit Slicks gefahren werden. Als Beifahrer half mir Bernd Weschle aus. Bernd fuhr zwar in der Klassik-Trophy zwar meist selber ein Gespann, hatte aber auch Soziuserfahrung.

Mittlerweile ein wenig an die Suzuki gewöhnt kamen wir schnell auf annehmbare Zeiten. Die oft beschworene Fahrer- / Beifahrerchemie zwischen uns paßte auch auf Anhieb. Insgesamt waren 5 Suzukigespanne dabei. Im Qualifying klappte es sogar bis in die erste Startreihe! Das hatte ich bis dato noch nie! Das Beste kam noch, beide Starts zu Rennen 1 + 2 konnte wir für uns entscheiden – jedoch machte unsere Technik nicht mit. Verschiedene Elektrikprobleme ließen uns kein Rennen beenden. Trotz alledem war es ein sehr gelungener Ausflug und bestimmt nicht der Letzte mit Bernd.



In den Wochen vor Rijeka bekamen die Vergaser ein wenig Pflege. Auf einem abgesperrten Platz konnten wir noch mehrere Testfahrten mit der Lamdasonde machen. Dies wirkte sich sehr stark aus, der Motor drehte nun frei bis fast 10.000 U/min, mehr geht mit einem serienmäßigen GS 1000 Motor von 1976 mit Originalvergaser nicht. Nun ist er ebenbürtig mit dem Guzzimotor und hat sogar den Vorteil das er ein Überdrehen in den roten Bereich aushält. Mit geschätzten

85 PS steht er gut im Futter. Da die Kopfdichtung leicht ölte, ist eine Motorrevision inklusive eines kleinen Feinschliffes praktisch eins! Die Überholung der Bremsen steht sowieso an. Die Griffe für den Sozius müssen genauso abgeändert werden, wie für mich die Knieschalen. Neben Rijeka gab Klaus Riedel in Lückendorf noch einen Termin bekannt, dieser lag in der Slowakei und hieß Holic. Holic ist von Wien aus ca 70-80 km direkt an der Grenze zwischen Tschechien und der Slowakei. Bei drei gefahrene Turns an nur einen Tag wird nur die Gleichmäßigkeit gewertet. Der kurze enge Stadtkurs mit vielen Gullis sehr anspruchsvoll. Über zwei Kreisverkehre, mit Start auf der Hauptstraße ging's im Quadrat zwischen den Häuser entlang. Das Fahrerlager, wunderbar rund um ein altes Wasserschloß, lag



zentrumsnah neben den Stadtpark. Mein Beifahrer Bob kam aus Tschechien und bewegte selber solo eine wunderbare Benelli Quattro. Im Gegensatz zur Guzzi ist die Suzuki bei solchen Straßenverhältnissen doch sehr nervös. Speziell hier vermisste ich das gewohnte Integralbremsensystem. Wegen Zündaussetzer mußten wir das 2te Training abbrechen, dies war fix behoben. Anschließend lief der Motor wieder problemlos

auf allen 4 Zylindern. Beim einzigen Wertungslauf in Holic konnten Bob und ich den Start für uns verbuchen. In den 9 Runden wurden wir nur von einem weiteren Suzukikneeler überholt. Die 20 Renngespanne hatte man wegen der Streckenverhältnisse auf 2 Gruppen aufgeteilt. Ein achter Platz von Allen geht auch in Ordnung. Schade das nur an einem Tag gefahren wird, obwohl sonst eine echt tolle Veranstaltung, ist es einfach zuweit entfernt. Das gute Gefühl vom ersten Bergrennen in Ziegenrück bestätigte sich wieder, trotz einpaar Ungeschicklichkeiten. Es heißt Fahrpraxis sammeln, fahren und fahren und nochmals fahren!! Nur so lern ich die anderen Gegebenheiten besser kennen.



Zum Abschluß in der ersten Suzukisaison hatte Manuel Stöbich noch die Gelegenheit im



Boot zuturnen. Dabei gings in Traunstein, den Hochberg rauf, leider wieder bei Regen. Auch nur eine Eintagesveranstaltung, wie Holic, bei der es sogar nur zweimal den Berg hochging. Zuletzt bin ich mit Manuel vor einem Jahr auf Guzzi gefahren. Ihm machte der Umstieg vom Rechtsboot der Guzzi auf das Linksboot der Suzuki keine besonderen Probleme. Jedoch wegen der nassen verschmutzten Straße fehlender Kurvenkombination auch nicht aussagekräftig.

Unten in schwarz/weiß, die Preisingers beim Zeilerner Bergrennen 2012, dort hab ich sie vor 6 Jahren kennengelernt. Ihr Fahrstil immer schon extrem spektakulär, egal ob am Berg oder auf der Rundstrecke. Damals hab ich nicht gedacht das es mal meins wird – geiles Gefährt!





Technikstand Juni 2018 bei Übernahme:

Originalmotor Suzuki GS 1000, 4 Zylinder luftgekühlt, 2 Ventilen pro Zylinder, 2 obenliegende Nockenwellen, Serienvergaser 28mm ohne Luftfilter, elektr. Zündung, 2 Satz 13" Räder. Bremssystem vorn/hinten getrennt: Handbremse wirkt nur vorne 2 Kolben Lookheedsättel, Fußbremse nicht einstellbar eine Pumpe auf Hinterrad und Beiwagenrad festverschraubt. Trockengewicht ohne Verkleidung 220kg, Ca. 80-85 PS. Diverse Übersetzungen.

Die Verkleidung entstand erst 2016 wurde jedoch wegen Hitzeproblemen nicht oft gefahren. Mit nachträglich angebrachten Luftschlitzen und einen größeren Ölkühler sollte dies aber in Zukunft möglich sein.



Obwohl die Guzzi einen viel gestreckteren Eindruck macht, ist der Radstand sowie die Spurbreite fast identisch.

