

Vom Racer zum Café Racer

Moto Guzzi V 65 Lario als Café Racer

Im März schickte Manfred von Moto Schmitz eine kurze E-Mail: „Ich baue z. Z. für einen Kunden eine Moto Guzzi V 65 4-Ventiler zum C.-Racer um. Vielleicht hast da ja Interesse an einer Vorstellung in der Motalia.“ Selbstverständlich hatten wir Interesse. Kleine Guzzis mit Vierventil-Motoren sind ja eher selten in Deutschland. Im Mai war das Motorrad fertig gestellt, und schnell war ein Termin vereinbart.

Die V 65 Lario ist ein Motorrad aus den achtziger Jahren mit viel Plastik, den damals gerade aufkommenden 16-Zoll-Rädern und mit einem neuen Vierventilmotor, zu einer Zeit, als es noch keine große Guzzi mit Vierventiltechnik zu kaufen gab. Dass



Dem Café Racer spendierte Manfred 32er-Vergaser mit Beschleunigerpumpen und offenen Trichtern. Das schafft Platz unter der Sitzbank.



eine solche Maschine als Basis für einen Café Racer genommen wird, kommt sicherlich nicht so oft vor.

Und das war auch nicht der ursprüngliche Plan gewesen, als Manfred die Maschine gekauft hatte. Manfred fährt mit einer Zweitakt-Yamaha von Zeit zu Zeit auf der Rennstrecke bei Veranstaltungen wie Built not Bought auf dem Spreewaldring und Twins Only in Oschersleben. Hierfür wollte er gerne auch noch eine Moto Guzzi haben. Dabei dachte er weniger an eine große, schwere Guzzi sondern eher an eine leichte aus der kleinen Baureihe, und da drängt sich die Lario aufgrund des leistungsstarken Viertaktmotors ja förmlich auf.

Also machte sich Manfred auf die Suche nach so einem Motorrad, so häufig sind die in Deutschland ja nicht vertreten. Er fand eine Maschine, die vorher ein paar Jahre im Dornröschenschlaf verbracht hatte, erweckte die Guzzi wieder zum Leben, baute sie nach seinen Vorstellungen um und bereitete sie für einen ersten Einsatz auf dem Spreewaldring vor und machte sich mit der Guzzi und der Yamaha auf den Weg zum Debüt der Neuerwerbung.

Das hin und her Wechseln zwischen der leichten, agilen und hochdrehenden Yamaha und der doch etwas schwereren



Ja, das ist ein Viertaktmotor.

Guzzi mit einer völlig anderen Motorcharakteristik fiel Manfred nicht so leicht wie gehofft, so konzentrierte er sich mehr auf die Yamaha, und die Guzzi wurde erstmal in die Ecke gestellt.

Aber dann kam ein Kunde, der eine leichte Guzzi als Basis für einen Café Racer suchte. Und so bekam Manfred den Auftrag, dieses Motorrad komplett zu überholen und entsprechend umzubauen. Manche Punkte ergaben sich aus der bereits geschaffenen Basis oder wurden vom Kunden vorgegeben, in anderen Punkten hatte er mehr oder weniger freie Hand.



Die konventionelle Telegabel und der Vierkolbenbremssattel stammen von Triumph. Die schönen Excel-Räder kommen aus Japan.



Spartanisches Cockpit mit einem Miniinstrument, welches nur schlecht abzulesen ist, aber der Kunde wollte es so haben. Die Tommaselli-Stummel sind mannigfach verstellbar.

Seit gut dreißig Jahren befasst sich Manfred fast ausschließlich mit den Motorrädern vom Comer See. Zuerst hatte er noch neben seiner normalen Arbeit als Angestellter verschiedene Aluminiumteile für die Motorräder aus Mandello del Lario hergestellt. Dann machte er sich selbstständig und erweiterte sein Portfolio ständig. Er verfügt über mehrere Metallbearbeitungsmaschinen, sowohl manuell als auch computergesteuert, so dass er viele Teile selbst herstellen kann. Bei einem Komplettaufbau, der am Ende einen fünfstelligen Betrag kostet, wird selbstverständlich der komplette Antrieb - Motor, Getriebe und Endantrieb - zerlegt, überprüft und auf den

Punkt gebracht. Die komplette Antriebseinheit erhielt eine schwarze Färbung mit einem speziellen Strukturlack, der sich seit Jahren hierfür bewährt hat.

Als Gabel verwendet Moto Schmitz - genauso wie einige andere Firmen, bei solchen Klassikumbauten gerne eine Triumph-Gabel. Für die leichte Guzzi mit etwa 150 bis 160 Kilogramm ist diese Vorderradführung vielleicht etwas zu stabil, aber es gibt leider

kaum noch eine gute konventionelle Telegabel auf dem aktuellen Markt, und so eine moderne Upside-Down-Gabel passt ja nicht so recht zu einem stilechten Café Racer. Durch die Gabel ergibt sich automatisch, welcher Bremssattel Verwendung findet, wenn man nicht mit Adaptern arbeiten will.

Hinten fiel die Wahl auf Stoßdämpfer der Firma YSS. Diese bietet klassische Ste-



Radiale, verstellbare Handbremspumpe von Brembo mit LSL-Flüssigkeitsbehälter.



Unter der Sitzbank herrscht Ordnung, der Kabelbaum ist sauber verlegt.

Tank wurde Manfred bei SebyPoly in Aachen fündig. Optisch passt dieser ideal ins Konzept, aber er hat nur acht Liter Volumen, da muss man

reio-Federbeine in unterschiedlichen Ausführungen an. Hier entschied man sich für die Variante mit Alukörper, stufenlos einstellbarer Federvorspannung und Zugstufeneinstellung. Hier kann man sogar die Länge der Federbeine geringfügig variieren.

Genauso wie die Triumph-Gabel von Anfang an gesetzt war, stand auch fest, dass die Maschine Drahtspeichenräder von Excel bekommt. Und diese mit einem Durchmesser von 17 Zoll anstatt den serienmäßigen Dimensionen der Lario, welche ja 16-Zoll-Räder besitzt. So konnte Manfred auf der Yamaha und der Guzzi die gleichen Reifen fahren.

Damit war das Fahrwerk festgelegt. Für das Styling fiel die Wahl auf die Verkleidung der Le Mans I - der Klassiker schlechthin für eine sportive Moto Guzzi. Die Nachbauten dieser Lampenumrahmung sind meist nicht so wirklich passgenau, da muss ordentlich ausdistanziert werden. Bei der Suche nach einem passenden

öfter mal zum Nachtanken anhalten, aber das sollte ja ein Café Racer und keine Reiseenduro werden.

Die Sitzbank ist eine Einzelanfertigung für dieses Motorrad. Da hat Manfred jemanden an der Hand, der ihm solche Bauteile laminiert. Manfred fertigt die entsprechende Aluminiumplatte als Basis an, und dann entstehen die Sitzbank und das Polster.

Alles muss angepasst werden und der Rahmen ist mit den entsprechenden Halterungen zu versehen. Manfred konstruiert das gerne so, dass man Sitzbank und Tank ohne Werkzeug schnell entfernen kann. Zudem schweißst er an den Rahmen kleine Drahtschlaufen zur Führung des von ihm angefertigten Kabelbaums, so kann man auf die Verwendung von Ka-

Klare Linienführung und minimalistischer Aufbau.



belbindern, welche die Rahmenrohre umschließen und so von außen sichtbar sind, verzichten, was ein deutlich saubereres Erscheinungsbild ergibt.

Beim Zusammenbau der Maschine gilt es dann, viele Detaillösungen zu finden und die Kundenwünsche zu erfüllen. Da steckt viel Arbeit drin, die man auf den ersten Blick nicht sieht.

Kurze Probefahrt

Bei der Probefahrt überrascht der Motor mit einem kernigen Laufverhalten. Bei einem Vierventiler befürchtet man ja, dass die Leistungskurve weit in den oberen Drehzahlbereich verschoben ist, aber der kleine V2 hat den typischen Charakter der alten Guzzis mit guter Drehmomententfaltung fast ab Standgas. Der Sound aus den kurzen Ironhead-Töpfen lässt einen größeren Motor vermuten. Es kommen Erinnerungen an die erste V7 Sport auf. Die hatte damals etwa 50 PS und wog mehr als 200 Kilogramm. Da ist diese Lario mit ihren 60 PS, die sie nach der Abstimmung auf dem Prüfstand auch wirklich haben soll, und mit 150 bis 160 kg deutlich agiler und handlicher. Und dazu diese Bremsanlage. Die Paarung der radialen Handpumpe mit dem Vierkolben-

sattel von Triumph und einer großen Bremsscheibe sorgt für eine sehr gute und fein dosierbare Verzögerung. Die Hinterradbremse dient da mehr zur unauffälligen Unterstützung.

Die Sitzposition ist sportiv, ich persönlich würde den breiten Stummellenker anders einstellen. Aber das ist Geschmackssache, und der Tommaselli kann ja stufenlos angepasst werden. Den Lenkanschlag hatte Manfred für die Rennstrecke sehr knapp gewählt, hier wäre etwas Nachbesserung für einen engeren Wendekreis nicht schlecht. Und auch bei der Hinterradfederung und der Sitzbank könnte man noch mal Hand anlegen. Beide sind sehr hart ausgefallen, und bei der Sitzbank stören die eckigen Außenkanten. War halt alles ursprünglich für die Rennstrecke gedacht. Das Fahrverhalten der Guzzi ist sehr direkt mit guten Rückmeldungen.

Die kleinen Vierventiler

Die kleinen Guzzis mit Vierventilmotoren sind bei uns in Deutschland eher unbekannt. Die V 65 Lario ist den meisten vielleicht noch geläufig, aber von den anderen Typen: V 35 Imola II, V 50 Monza II und V 75 wurden gar nicht alle offiziell nach Deutschland importiert.



Im November 1983 präsentierte Moto Guzzi auf der Motorradausstellung in Mailand die ersten V2-Modelle für den Straßenverkehr mit vier Ventilen pro Brennraum. Dort konnte man die V 35 Imola II als Nachfolgerin der V 35 Imola bewundern. Und als sportive Variante bekam die V 65 die V 65 Lario zur Seite gestellt. Moto Guzzi zeigte auch eine V 50 Monza II, die wurde aber anscheinend doch nicht in die Serienproduktion aufgenommen oder nur in sehr kleiner Stückzahl gebaut

Die Vierventiler hatten ein komplett neues Styling mit eckiger Cockpitverkleidung und einer Linienführung, bei der Tank, Seitendeckel und Sitzbank ineinander übergingen. Diese erinnerte ein wenig an die Honda Bol d'Or, war aber flüssiger und konsequenter bis zum Rücklicht durchgezogen. Ein Jahr später sollte auch die Le Mans IV dieses Design erhalten. Dem neuen Modetrend folgend stattete Moto Guzzi die Vierventiler mit 16-Zoll-Rädern aus.

Während die V 35 Imola mit zwei Ventilen mit 36 PS bei 8.200 U/min angegeben war, standen für die vierventilige V 35 Imola II 40 PS bei 8.800 U/min in den technischen Daten - immerhin mehr als zehn Prozent Leistungszuwachs. Bei der V 65 war der Sprung noch größer: Diese hatte mit zwei Ventilen 52 PS bei 7.050 U/min. Bei der Lario sollten es fast zwanzig

***Moto Guzzi V 35 Imola II
im Werksmuseum.***

V 50 Monza II



Bis auf den Motor sind die V 35 II, V 50 Monza II und die V 65 Lario nahezu identisch. Aber wurde die V 50 Monza II je in nennenswerter Stückzahl gebaut?

Prozent mehr sein, nämlich 60 PS bei 7.800 U/min.

Auf Basis der Lario entstand 1985 die V 75 mit gleichem Motor, aufrechter Sitzposition und kleiner Cockpitverkleidung. Diese Vierventiler baute Moto Guzzi bis 1989.

1987 stellte Moto Guzzi die V 35 Falco vor, diese hatte komplett neue Zylinderköpfe. In diesen befand sich je eine halbhohe Nockenwelle, welche auf der Vorderseite des Motors von Zahnriemen angetrieben wurde. Auch wenn die Falco nie in Serie ging, so war dieser Motor die Blaupause für die spätere Daytona 1000.

