

# Scrambler Marke Eigenbau

Eigentlich sollte es nur ein leichtes, billiges Motorrad mit aufrechter Sitzposition werden. Manfred Schmitz wollte sich eine Maschine für gelegentliche Spritztouren in die belgischen Ardennen bauen. Seine Tonti-Guzzi mit Daytona-Motor und sportlicher Sitzposition ist dafür doch nicht so das ideale Motorrad. Der Preisrahmen sollte so bei 1.000 Euro liegen. Doch dann kam alles anders.

Als Ausgangsbasis diente eine Moto Guzzi NTX 350. Aber etwas mehr Power sollte es dann doch bitte schön sein. Also fand ein 750er-Motor den Weg in den Rahmen. Der V2 erhielt gerade Ansaugwege mit offenen Trichtern, und der Kupplung spendierte der Tüftler eine hydraulische Betätigung. Das Getriebe erhielt die Vorgelegewelle aus einer 650er.

Die lange Enduro-Gabel mußte einer modernen Telegabel von Triumph weichen. Mit einem umgeschweißten Yamaha-Tank aus den siebziger Jahren und einer hochgezogenen Auspuffanlage zeichnete sich die Marsch-



*Die Krümmeranlage ist eine Einzelanfertigung - wie so vieles andere auch.*



richtung ab. Einmal Richtung Scrambler und zum anderen ab über die geplante 1.000 Euro-Grenze. Den Schalldämpfer nahm Manfred von einer MV Agusta F4 und schweißte ihn passend um, so daß Platz für den rechten Stoßdämpfer entstand.

*An der Fahrzeugfront sind kaum Kabel zu erkennen. Vieles ist innerhalb des Lenkers verlegt.*

Viele Bauteile wurden selbst gedreht, gefräst, gebogen und geschweißt.

Nachdem die lästige Finanzhürde eingerissen war, konnte man in die Vollen gehen und der kleinen Guzzi eine standesgemäße Elektronik spendieren: Hier fiel die Wahl auf das Classic-Kombiinstrument mit integrierten Kontrolleuchten von Motogadget und die M-Unit aus gleichem Hause. Das ist eine etwa zigaretten-schachtelgroße Zentraleinheit für die Fahrzeugelektrik, die diverse Funktionen in sich vereint und auch mit Tastschaltern angesteuert

werden kann. Und genau so kleine Taster hat Manfred in selbst gefrästen Lenkerarmaturen verbaut. In diesen befinden sich auch die vorderen Blinker.

Die Elektrik ist unauffällig verlegt und so klein wie möglich gehalten. Die Zün-



***Den Auspufftopf spendete eine MV Agusta F4. Das Kennzeichen mit selbst gebogenem Halter dient sozusagen als Verlängerung für das kurze Aluminiumschutzblech.***

dung von Elektronik Sachse sitzt auf der Nockenwelle, das dazugehörige Steuergerät befindet sich neben der M-Unit unter der Sitzbank.

Die ganze Elektronik inklusive der Miniblinker hat wohl schon mehr als die ursprünglich veranschlagten 1.000 Euro gekostet - dafür ist das Qualität „Made in Germany“. Das gilt auch für verschiedene LSL-Bauteile wie Spiegel, Handgriffe, Ausgleichsbehälter sowie Fußrastenanlage.



***Unter der Sitzbank befinden sich die M-Unit und das Steuergerät für die Zündung.***

Der Gasbowdenzug versteckt sich im Lenker, der Gasgriff mit der entsprechenden Mechanik stammt von einer Simson Schwalbe.

Jetzt bekam die Vorderradbremse auch noch eine radiale Brembo-Handpumpe verpaßt. Und weil der Rotstift nicht mehr zu finden war, gab es gleich die verstellbare Variante. Bei dem angepeilten Fahrzeuggewicht wurde eine Bremsscheibe für ausreichend erklärt.

Bei den kleinen Guzzi-Enduros befindet sich die hintere Bremsscheibe auf der linken Seite und verfügt bereits serienmäßig über eine Momentabstützung. Schwarz ummantelte Stahlflexleitungen fügen sich unauffällig in das Gesamtbild. Mittlerweile ging es schon lange nicht



***Die vorderen Blinker befinden sich in den selbst gefrästen Lenkerarmaturen.***

mehr darum, ein Low Budget-Bike auf die Räder zu stellen, also konnten auch noch ein paar Euro in die Optik investiert werden, egal ob schöne Schrauben, bestickte Sitzbank oder Airbrush auf dem Tank.

Die Sitzbank ist so hart wie sie aussieht, da darf man keinen Komfort erwarten. Diesen bieten auch nicht unbedingt die Ikon-Stoßdämpfer. Wegen der geraden Ansaugwege stößt man mit den Schienenbeinen gegen die Trichter, und aufgrund der handlichen Fahrwerksauslegung fehlt es etwas an Hochgeschwindigkeitsstabilität. Aber das soll ja auch kein Motorrad für den Alltag oder die Allgemeinheit sein, sondern Manfred hat sich diese Guzzi so gebaut, wie er sie gerne haben wollte. Und für das Kurvenrübern in den belgischen Ardennen ist der Geradeauslauf bei Höchstgeschwindigkeit eher unwichtig.



***Manfred Schmitz und seine neueste Kreation - einfach so zum Spaß haben.***