

Und er paßt doch

Daytona-Motor im Tonti-Rahmen

1989 feierte die Moto Guzzi Daytona ihr Debüt und mit ihr ein neuer Zentralrohrrahmen. Bis zu diesem Moment verfügten alle großen Guzzis über den sogenannten Tonti-Rahmen, der von Lino Tonti entwickelt wurde. Dieser kam erstmals in der V7 Sport von 1971 zum Einsatz und blieb bis zum letzten Jahr in der California im Programm. Wegen der vor den Zylindern verlaufenden Zahnriemenschächte paßt der alte Vierventil-Motor nicht in den bewährten Tonti-Rahmen. Aber wo ein starker Wille ist, findet sich meist auch ein Weg.

Manfred Schmitz von Moto Schmitz in Effeld bei Wassenberg ist ein Fan von dem alten Vierventil-Motor mit diesen großen, klobigen Zylinderköpfen - nennen wir sie mal Charakterköpfe. Irgendwie muß der doch in den Tonti-Rahmen passen. Und dann aber ordentlich - mit TÜV!

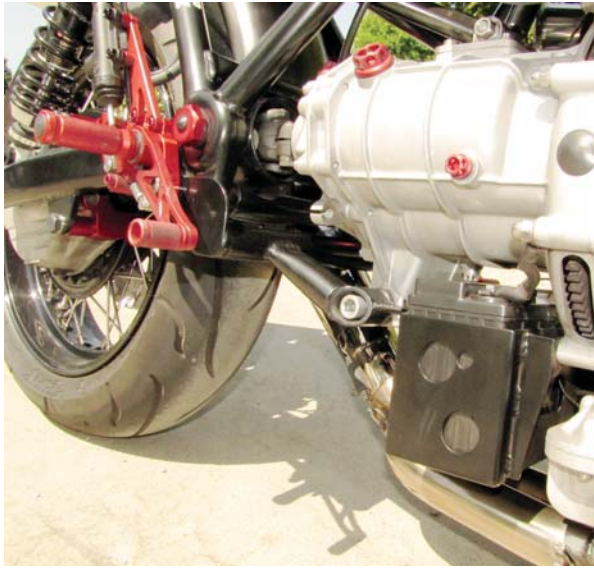
Nach drei Monaten Arbeit - konstruieren, tüfteln, drehen, fräsen, schweißen und mehr - war das gewünschte Motorrad fertig. Eine E-Mail

mit drei Bildern weckte genug Neugier, und so ging es Mitte Juli dicht an die niederländische Grenze nördlich von Aachen.

In Effeld angekommen stand ich erstmal an der angegebenen Adresse vor einem stabilen Blockhaus, das so gar nicht nach Motorradwerkstatt aussah. Keine Schilder und nix wiesen auf eine Guzzi-Schmiede hin - aber die Adresse war richtig und der Name an der Klingel stimmte auch. Ein junger Mann - Man-

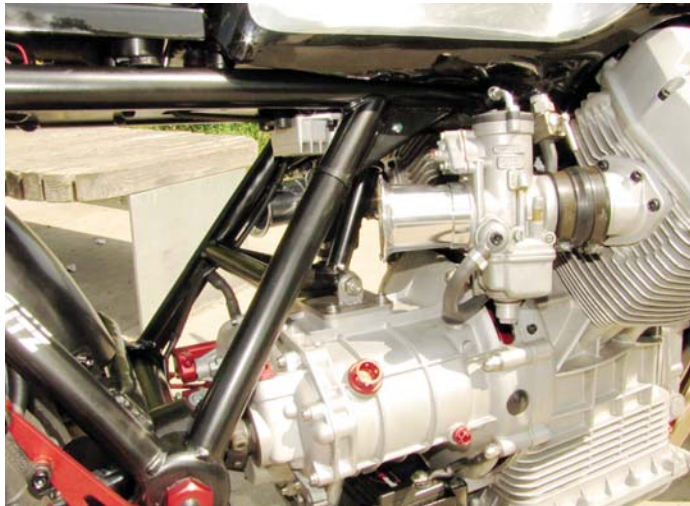


Die vorderen Rahmenrohre wurden gekappt und durch einen Hilfsrahmen, der um die Zahnriemenschächte herum führt, ersetzt.



Unterhalb der Schwinge führt ein zweiter Hilfsrahmen zur unteren Getriebehalterung. Zwischen Getriebe und Auspuffanlage ist die Batterie plaziert. Die Zeit muß zeigen, ob es ihr da nicht zu warm wird.

Rechts: In den Rahmen wurde ein Rohrverbund eingeschweißt, um eine Verbindung zur oberen Getriebehalterung zu schaffen. 40er-Dell'Orto-Vergaser ersetzen die originale Einspritzanlage.



Links: Der Alutank mußte wegen der großen Zylinderköpfe modifiziert werden.



Verschiedene Zubehörteile stammen aus deutscher Fertigung. Handhebel, Griffgummis, Ausgleichsbehälter, Lenkerstummel und Fußrastenanlage liefert LSL und von Motogadget stammt das Kombiinstrument.

freds Sohn - öffnete die Tür und brachte mich in den Keller.

Von außen nicht zu erahnen versteckt sich dort eine geräumige Werkstatt mit diversen Maschinen zur mechanischen Metallbearbeitung. Und auf der Bühne stand sie: Die ursprüngliche Le Mans III, an der nichts mehr original ist. Nach einer kurzen Begrüßung drehte sich das Gespräch schnell um die Tonti Quattro Valvole.

Basis des Aufbaus waren ein nackter Rahmen, ein originaler Daytona-Motor, der erst 8.800 Kilometer auf der Uhr hatte und ein nagelneues Getriebe aus einer 1100 Sport. Um diese drei

hohe V2-Aggregat besser zur Geltung kommen zu lassen. Also mußte ein zweiter Hilfsrahmen angefertigt werden, der den Rahmen mit der unteren Getriebehalterung verbindet. Eingeschweißte Zusatzrohre führen zu der oberen Getriebehalterung und sorgen für zusätzliche Stabilität.

Das klingt alles ganz einfach, aber bis es soweit war, sind etliche Stunden und ein Rahmen draufgegangen. Jetzt galt es, die Maschine auf die Räder zu stellen. Bei dem Ziel der klassischen Optik kamen nur eine Telegabel sowie Stereo-Stoßdämpfer in Frage. Die Vorderradführung samt Bremssätteln spendete eine Tri-

In den Supertrapp-Auspuff wurde ein zusätzlicher Dämpfer eingebaut. Bei der Fußrastenanlage handelt es sich um eine gekürzte Zweipersonenanlage von LSL, und die hintere Bremsscheibe gehört eigentlich in das Vorderrad einer Quota.





So kommt der Motor richtig zur Geltung.

umph Speed Triple, bei den Federbeinen fiel die Wahl auf Produkte aus dem Hause Wilbers. Speichenräder mit 17 Zoll Durchmesser garantieren eine große Reifenauswahl. Vorne ist ein 120er-Pneu heutzutage ja Standard, für hinten hält Manfred Schmitz einen 160er für ausreichend. Dieser paßt ohne Versatz in die Schwinge aus der 1100 Sport. Auf eine Momentabstützung verzichtete er. Deshalb erhielt der Daytona-Kardan eine gefräste Halterung, die mit der Schwinge verschraubt ist. Die Kardanwelle dreht sich mit ihren beiden Gelenken im Freien.

Jetzt hieß es eigentlich nur noch, das Motorrad zu komplettieren. Wer so etwas ähnliches schon

einmal gemacht hat, weiß aber, was für eine Arbeit das ist, lauter kleine Halter und ähnliches anzufertigen. Die Details sind es, die viel Zeit kosten, die Composition der richtigen Bauteile, die zahlreichen Einzelanfertigungen und vieles mehr - da muß man Geduld haben. Nach und nach fügte sich das Puzzle zusammen. Immer wieder mußte mal etwas geändert und angepaßt werden, bis das Ergebnis zufriedenstellend war. Nach dem Kunststoffbeschichten, Eloxieren, Polieren und Lackieren aller Teile konnte der endgültige Zusammenbau endlich erfolgen.

In seinen Grundzügen blieb der Daytona-Motor unverändert, und weil er erst 8.800 Kilometer



Für die Halterung des Kardans wurden zwei Laschen an die Schwinge geschweißt und ein Halterungsblock gefräst.

auf der Uhr hatte, war auch keine Revision nötig. Aber Manfred baute den Vierventiler auf die Ölwanne der 1100 Sport um. Einen Ölkühler hält er für nicht notwendig. Die Einspritzanlage wurde durch 40er-Dell'Orto-Vergaser mit offenen Trichtern ersetzt. Bei der Erstzulassung von 1982 ist das noch eintragungsfähig. Und auch die in Einzelanfertigung gebaute Zwei-in-eins-Auspuffanlage mit modifiziertem Supertrapp-Schalldämpfer erhielt den Segen des TÜVs, genauso wie alle anderen Umbauten.

In dieser Konfiguration mobilisiert der V2 aus Mandello 95 PS und gibt seine Leistung kontinuierlich und gut beherrschbar ab. Drehmomentstark läßt sich der Twin schaltfaul fahren und stampft schon aus dem Drehzahlkeller kräftig voran.

Die kernigen Vibrationen gibt der starr verschraubte Vierventiler

direkt an das Fahrwerk weiter. Das kribbelt in Lenker, Fußrasten und Sitzbank. Da weiß man immer, was gerade unter einem passiert. Hier ist nix weichgespült, das ist ein Männermotorrad der alten Schule. Und so ist auch das Fahrwerk ausgelegt. Straff und spurstabil, fast schon etwas stur, dafür aber auch durch mutwilliges Anpendeln bei höheren Geschwindigkeiten nicht aus der Ruhe zu bringen.

Damit ist das ideale Revier klar abgesteckt. Ge-

schwungene Straßen mit schnellen Kurven, da fühlt sich die Tonti Quattro Valvole wohl und läßt sich durch nichts beirren - zum Serpentinefahren gibt es sicher besser geeignete Maschinen.

So ganz das ideale Revier ist im flachen Land rund um Wassenberg nicht zu finden, aber Manfred fährt mit seiner umgebauten Le Mans



Die Krümmer verlaufen nicht neben sondern unter der Ölwanne, damit der Motor in seiner ganzen Pracht zur Geltung kommt.



Auf diesem Bild ist noch ein anderer Auspufftopf montiert, damit gab es aber ein Leistungsloch bei 5.000 U/min.

voraus und zeigt mir ein paar schöne Strecken. Unter anderem führt uns der Weg nach Selfkant, der westlichsten Gemeinde Deutschlands, die sich nach dem Zweiten Weltkrieg bis 1963 unter niederländischer Leitung befand. Der Twin hängt gut am Gas, atmet kraftvoll ein und kernig aus. Das Getriebe läßt sich etwas hart schalten.

Die Kombination aus radialer Brembo-Handpumpe und Triumph-Bremssätteln funktioniert gut und läßt sich ebenso dosieren, nur der Druckpunkt könnte etwas härter sein. Die Fußbremse verzögert ordentlich.

Ohne Benzin bringt die Maschine 190 Kilogramm auf die Waage. Der Tank faßt stattliche 28 Liter, so daß vollgetankt so um die 220 Kilogramm zusammenkommen.

Nach der Ausfahrt saßen wir noch eine Weile auf der Terrasse des Blockhauses zusammen und unterhielten uns über ein

paar Details der Maschine und andere Themen rund um Guzzi. Da kam Willi, ein langjähriger Kunde von Moto Schmitz, mit einem Erdbeerkuchen vorbei, das paßte, um den Tag nochmal zu versüßen.

Wenn dieser Artikel erscheint, hat der Aufbau einer zweiten Tonti Quattro Valvole bereits begonnen, ein Kunde aus Berlin hat diese Maschine für sich beim Manfred in Auftrag gegeben.

Nachruf

Tief erschüttert vernahmen wir die traurige Nachricht, daß unser Freund und Mitglied

Volker Sachse

durch einen tragischen Verkehrsunfall aus unserer Mitte gerissen wurde. Mit ihm verlieren wir einen treuen und aufrichtigen Kumpel, der eine nicht zu schließende Lücke hinterläßt.

Seinen Angehörigen gilt unsere herzlichste Anteilnahme.

Italo-IG-Minden

