



Die Radikal-Kur

Manfred Schmitz hat sein Herz an alte Moto Guzzis verloren, ab und zu baut er auch mal eine um. Und lässt dann wahrlich keinen Stein auf dem anderen.

Komm, ich zeig dir erst mal meine Werkstatt.« Manfred führt mich durch sein extrem wohnliches XXL-Blockhaus, das viel besser in die kanadischen Rocky Mountains passen würde als nach Wassenberg im Kreis Heinsberg, nahe der Grenze zu den Niederlanden. Die hölzerne Trutzborg verströmt rustikalen Charme, heimeliger kann man kaum wohnen. Hinten raus streckt sich eine weitläufige Terrasse, kleine Grüppchen klassischer Bikes drängeln sich unter Pavillons, ganz hinten sind zwei Metallschuppen zu

sehen – sollte das etwa die Motorradwerkstatt sein?

Erst als wir in den Garten gehen, sehe ich die breite Rampe, die sich ins Kellergeschoss herabsenkt. Sie führt in eine weitläufige Werkstattlandschaft, die sich auf etliche Räume verzweigt. Kaum ein Gewerk, das sich hier nicht erledigen lässt, Manfred hat sein mechanisches Reich sukzessive ausgebaut und arbeitet hier weitgehend autark. Drehbänke, CNC-Technik, Gerätschaften und Maschinen aller Couleur, hier fehlt es an nichts. »Es gibt nicht viel, was ich nicht

selber machen kann.« Die Führung zieht sich, immer wieder taucht ein neuer Raum auf, mit noch mehr Maschinen und Werkzeugen. Nach ein paar Minuten habe ich die Orientierung verloren – wo war gleich oben? Alles ist blitzsauber, es herrscht penible Ordnung. Als Manfred mich zuletzt auch noch in die Kammer führt, in der die dreckigen Sachen passieren – flexen, schleifen, polieren –, ist auch dort alles picobello. »Das sieht hier immer so aus. Ich muss das so haben, sonst kann ich nicht arbeiten.«

Manfred schraubt schon ewig an Motorrädern, doch erst vor fünfzehn Jahren machte er seine Leidenschaft zum Beruf. »Das hätte ich schon viel früher tun sollen, aber ich hatte einen gut bezahlten Job bei einer Maschinenbaufirma, so was gibt man nicht einfach so auf. Erst als die Firma dichtmachte, hab ich mein eigenes Gewerbe angemeldet.«

Womit er alles richtig machte, denn schnell sind nicht nur seine Auftragsbücher mit Reparatur- und Restaurierungswünschen voll, sein kleiner Maschinenpark versetzt



2



3

ihn außerdem in die Lage, für verschiedene Zubehöranbieter in Kleinserie Zubehörteile zu fertigen. Wobei sein Interesse vor allem einer Marke gilt: Moto Guzzi, je älter, desto besser. In der Guzzi-Szene schätzt man seine Arbeit, Manfred erledigt von der Komplettrestaurierung über die Motorrevision bis hin zu Inspektionsarbeiten so ziemlich alles.

Die kleinen Guzzis waren in den späten Achtzigern nicht sonderlich beliebt

Immer wieder baut er auch mal eine Guzzi nach seinen Vorstellungen um, über eines dieser Projekte war ich vor einiger Zeit im Netz gestolpert: einen reduzierten Guzzi-Scrambler. Ungewöhnlich dabei schon die Wahl der Basismaschine, denn man kann nicht unbedingt behaupten, dass die kleinen Guzzi-Modelle in den späten Achtzigern sonderlich beliebt gewesen seien, zumindest nicht in Deutschland. Schon gar nicht als Enduro, und während sich für die 650er-NTX wenigstens noch ein paar Käufer fanden, verzichtete Guzzi auf den Import der 350er-NTX nach Deutschland gleich ganz.

Manfred brachte seine 350er aus Italien mit, der schlechte Ruf des kleinen V-Motors konnte ihn nicht schrecken. »Bei den kleinen Guzzis musst du die Köpfe gründlich machen, meist sind die Ventile undicht. Dann gehört da noch eine vernünftige Zündanlage rein, und die Vergaser sollten grundrenoviert werden. Ist alles richtig eingestellt, rennen die wie eine Eins. Ich hab trotzdem einen 750er-Motor eingebaut. Wollte dann doch etwas mehr Bums.«

Wir verlassen Manfreds weitläufigen Werkstattbau himmelwärts und landen in seiner großen Garage. In einer ganzen Reihe

1 Nettes Paar: Manfred Schmitz mit seinem Guzzi-Scrambler. **2** Mehr Durchlass: Für die Gemischaufbereitung sorgen zwei 32er-Dell'Ortos mit offenen Trichtern. **3** Hingucker: Die ungewöhnliche Auspuffanlage wurde in der »Auspuffschmiede« gefertigt. **4** Staufach: Die kleine Ledertasche an der Gabel ist ein praktischer Gimmick. **5** Clean: Die gesamte Lenkerkulisse wirkt sehr aufgeräumt. **6** Bissig: 320er-Scheibe mit 4-Kolben-Triumph-Bremssattel.



4



5



6



klassischer Bikes sehe ich auch den roten Rahmen der Scrambler leuchten. Wie die Guzzi jetzt so vor mir steht, wirkt sie noch leichter als auf den Bildern. 180 Kilo wog das großzügig verschaltete Original, der reduzierte Scrambler bringt vielleicht noch 160 auf die Waage. Viel ist nicht drangeblieben.

Der riesige Originaltank wird durch den einer Yamaha RD 250 ersetzt

Manfred erzählt mir von den einzelnen Stationen des Projekts. Nach der Komplettzerlegung macht er sich an die Optimierung. Der Motor einer NTX 750, das Getriebe und der Endantrieb werden überarbeitet, neu abgedichtet und wie auch der Rahmen beschichtet. Er modifiziert das Rahmenheck und tauscht die originale Gabel gegen die einer Triumph Speed Triple, die Gabelbrücken kommen von LSL. Hinten verbaut er Ikon-Gasdruckstoßdämpfer.

Auch von der originalen Bremsanlage bleibt vorne nichts erhalten, dort sitzt nun ein 4-Kolben-Bremssattel von Triumph auf einer 320er-Scheibe von Brembo, der bei seiner Arbeit zusätzlich von einer Radial-Hand-

bremspumpe unterstützt wird. Hinten belässt es Manfred bei der serienmäßigen 260er-Scheibe, doch rüstet er das gesamte System mit Stahlflexbremsleitungen auf. Das serienmäßige 21-Zoll-Vorderrad fliegt raus, vorn wie hinten drehen sich jetzt Speichenräder von Morad in der Größe 2.15 x 18, auf die der ContiClassicAttack aufgezogen ist. Die Edelstahl-Auspuffanlage lässt Manfred bei der »Auspuffschmiede« fertigen, die Schalldämpfer kommen von einer MV Agusta.

Auch die gesamte Elektrik wird runderneuert. Als Steuerbox dient nun die M-Unit von motogadget, eine elektronische Zündanlage wird verbaut, die Lichtanlage wird auf LED umgestellt, die Blinker werden minimiert. Für die Lithium-Ionen-Batterie baut Manfred eine individuelle Halterung und verbannt sie unter den Motor. Den riesigen 32-Liter-Originaltank ersetzt er durch das schlanke Spritfässchen einer Yamaha RD 250, das er allerdings aufwendig modifizieren muss, um





- 1** Radikal: Nur Rahmen und Schwinge blieben vom Original erhalten, alles andere wurde modifiziert oder reduziert. **2** Bewährt: Viele Teile für den Umbau fertigte Manfred selber, doch manches musste er zukaufen, etwa die Fußrastenanlage von LSL.
- 3** Schick: Das »Chronoclassic«-Digitalinstrument fand Manfred bei motogadget.
- 4** Branding: Der Scrambler bietet viele freie Flächen, um keinen Zweifel darüber zu lassen, wer dieses Bike gebaut hat. **5** Schlank: Mit dem opulent verkleideten Original samt Riesentank hat die Guzzi nichts mehr zu tun, kein Mensch käme auf die Idee, dass das mal eine NTX war.
- 6** Aufgeräumt: Die Elektrik wurde erneuert, die elektronische Zündung kommt von Sachse.
- 7** Im Keller: Für die Lithium-Ionen-Batterie fand sich ein Platz unter dem Motor.

es passend zu machen. Die knappe Sitzbank baut er selber, was auch für die filigranen Halterungen der Alu-Fender vorn und hinten gilt. Überhaupt werden viele individuell gefertigte Teile gebraucht, das reicht von zahlreichen Spacern und Abdeckungen bis hin zu Sitzbankplatte und Kennzeichenhalter. Die Fußrastenanlage steuert wieder LSL bei, auch am breiten Lenker ist der Spezialist aus Krefeld gut vertreten. Dort sitzt zentral ein schickes Digitalinstrument von motogadget, alle Kabel und Züge tauchen im Lenker unter und geben dem Cockpit einen cleanen Look.

»Obenrum kommt nicht mehr viel, aber wichtig ist ja, was im Keller passiert«

»Willste mal 'ne Runde drehen?« Klar will ich. Der Motor springt auf Antrieb an, Manfred sitzt auf und fährt erst mal los, nach ein paar Minuten bollert er wieder vors Haus. »So, jetzt ist sie warm, jetzt läuft sie rund.« Er stellt mir den Scrambler hin, steigt dann auf eine Nuovo Falcone und fährt aus dem Bild. Ich brauche einen Moment, um mit dem Scrambler klarzukommen, staune jedoch darüber, wie selbstverständlich das

alles geht. Ich habe schon so manches umgebaute Motorrad fahren können und hatte dabei nicht selten den Eindruck, dass gute Fahreigenschaften nicht zwingend im Fokus des Erbauers gestanden haben können. Hauptsache, der Look stimmt, wer braucht schon Ergonomie oder ein gutes Handling? Auf diesem Scrambler indes gibt es nichts zu meckern, die Sitzposition ist tadellos, die Sitzbank hart, aber fair, die Schaltung knackig exakt. Die Bremse hat Druck, und

der V2 bollert untenraus mit ordentlichem Punch nach vorn: »Obenrum kommt dann nicht mehr so viel, aber ich habe das extra so abgestimmt. Wichtig ist bei dem Bike ja vor allem, was im Keller passiert«, grinst Manfred. Recht hat er.

Es dauert keine zehn Minuten, da habe ich mich schon in die Guzzi verliebt. Bei der originalen NTX wäre mir das ganz sicher nicht passiert ...

Text & Fotos: Uli Böckmann

