

Die Guzzi-Gespanner

„Achtung Fahrerlager, Achtung Fahrerlager, letzter Aufruf der Klasse Q zum Vorstart!“ Hastig ziehen wir die Reißverschlüsse unserer Rennkombis zu. Um uns herum brüllen schon die Motoren der Konkurrenten. Helm aufsetzen und Handschuhe anziehen geht schon fast wie von selbst. Gedanken kommen keine mehr auf. Motor starten. Der V2 brüllt seinen ganzen Frust wegen der langen Wartezeiten zwischen den Rennen heraus. Gas auf, Gas zu, Gas auf, Gas zu ... langsam kommt der Motor auf Temperatur. Aufsitzen! Der Beifahrer macht schnell noch ein paar Kniebeugen, checkt mit den Augen, ob die Benzinähne geöffnet sind. Ein Klaps auf den Rücken des Fahrers ... und los geht es.

Am Vorstart steht schon die weiß-blaue Armada, Kneeler, Sitzler, alles bunt durcheinander. Die Fahrerteams, die Minuten vorher noch froh und heiter gewitzelt haben, warten jetzt ungeduldig mit starrem Blick auf die Freigabe zum Start.

Neben uns rollen die Gespanne unserer Guzzi-Freunde. Da sind Roland Haase mit Gattin Astrid und Rüdiger Buck mit Tochter Miriam. Auf meiner Plattform turnt Sohn Andreas. Die Freunde fahren mit Tonti-Fahrgestellen, wir mit dem alten V7-Rahmen. Gemeinsam setzen wir auf den Le Mans 1-Motor. Unsere Startnummern lauten: Buck/Buck Q17, Haase/Haase Q22 und Huth/Huth Q31.

Auf der Start- und Zielgerade haben wir endlich Aufstellung genommen. Unter den brüllenden Motoren sind die Lemänner gut und deutlich herauszuhören. Eine Ohrenfreude!

Start! Gut weggekommen. Die erste Kurve, trotz dichtem Gedränge ohne Remperei gemeistert. Mit der Ausdehnung des Starterfeldes löst sich die Anspannung. Das Rennen nimmt seinen Lauf.

Schnell zieht sich das Feld auseinander. Gegen die ganz Schnellen, die ihre Motoren in höchster Tuningstufe in professionellen, zum Teil sogar in ehemaligen WM-Fahrgestellen hergerichtet haben, haben wir keine Chance. Aber da sind ja auch

noch andere Gespanne ... und davon liegen viele auf unserer Wellenlänge. Hier brennt die Hölle. Da kämpfen wir Guzzianer wie die Berserker gegen eine scheinbar unbezwingbare, bajuwarische Übermacht. Doch der Schein trügt! Die Drehzahlmessernadel bewegt sich nur selten un-



*Gespannrennen
erfordern vollen
Körpereinsatz.*



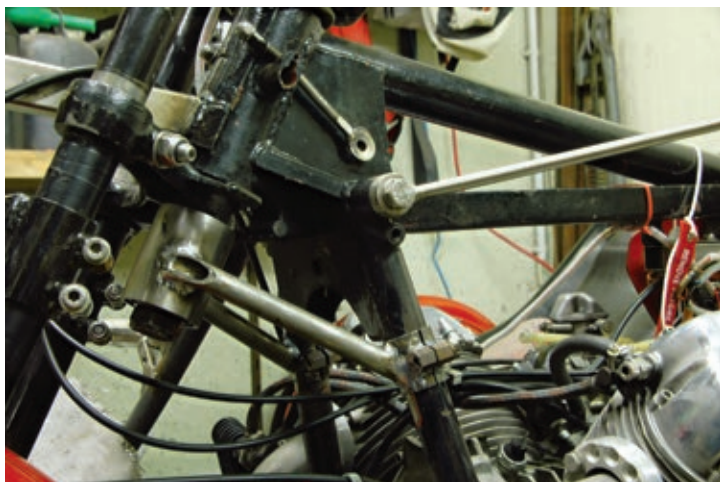
Das Gespann in der ersten Version noch mit Telegabel und Trommelbremse.

ter der 7.000er-Markierung. Vor uns röhrt ein Boxer ... Kopf runter, klein machen! Den wollen wir einholen. Uns packt der Ehrgeiz. In der nächsten Rechtskurve wird der Beifahrer immer länger, um schneller ums Eck zu kommen. Hat geklappt, wir kommen näher.

Schweiß tropft von der Stirn. Die Boxerbesatzung wehrt sich, so gut sie kann. Es naht eine Linkskurve, lauernd kleben wir am Hinterrad unseres Kontrahenten, und als der ein wenig zu früh in die Bremse geht, ziehen wir innen vorbei. Wir jubeln. Zwanzig Minuten in voller Konzentration schlauchen ganz schön, doch die Zeit kommt einem immer viel kürzer vor.

Nach dem Rennen gibt es ein Abklatschen unter den Fahrern und Beifahrern. Das Konkurrenzdenken ist abgehakt. Im Fahrerlager herrscht bald wieder eine tiefe Einigkeit.

***Verlängerter Lenk-
kopf mit Abstützungen
zu den Rah-
menunterzügen.***



Lieber Leser, hast Du diese Momente schon einmal auf Deinem Italo-Motorradgespann erlebt? Nicht? Dann hast Du mit Sicherheit etwas versäumt!

Im Vergleich zu anderen (italofremden) Rennfahrerfreunden haben wir unsere Motorräder mit einem kleinen Budget aufgebaut. Bei allen drei Gespannen war der Griff in die eigenen Regale vordergründig. Klar, alles hat

man da natürlich nicht vorrätig. Le Mans 1/2-Motoren stehen auch nicht mehr an jeder Straßenecke herum. Dicke Vergaser werden ebenfalls recht selten, und die Guzzi-Fritzen hocken auf ihren Teilen wie die Henne auf ihren Eiern.

Unseren V7-Rahmen wählten wir damals ganz bewußt, weil wir glaubten, bei den „Oldies“ mitfahren zu können. Leider haben wir die Satzungen des VFV erst später, als die Q-Klasse ins Leben gerufen wurde, in die Hände bekommen. Unsere erste Konstruktion war mit Schwabel, Trommelbremsen und externem Tank



Die Guzzi-Gespanne im Fahrerlager.

mit Benzinpumpe. Lief gut, war aber alles andere als schön.

In manchen Kurven zeigte der alte Rahmen zudem seine Schwächen. Er wandte sich in schnellen Kurven haarsträubend um seine Längsachse.

Schon bald bekam das Gespann eine eigene Vorderradschwinge, 15"-Räder rundum und auch einen normalen Tank verpaßt. Zusätzlich wurde der Doppelschleifenrahmen nach Verlängerung des Steuerkopfes mit Streben bis zum Hinterradschwingerlager versteift.

Meine Freunde haben gleich auf die Tonti-Fahrwerke gesetzt. Eine richtige Wahl, denn der ist unübertroffen steif. Klar, auch hier gab es nach den ersten Rennen ein paar Änderungen. Erfahrung eben.

Im Fahrerlager herrscht unter den Gespannfahrern eine sehr angenehme, fast familiäre Atmosphäre. Sehr viele nette Damen sitzen bei ihren Partnern im Seitenwagen. Sie sind nicht nur exzellente Beifahrerinnen, sondern auch hervorragende Köchinnen. Andere begleiten einfach nur sehr fürsorglich ihre Rennfahrer. Allen gemeinsam ist ihr mütterlicher Instinkt - ihre Einladungen nehmen wir jedenfalls immer gerne an.

Bei technischen Defekten kann es passieren, daß fast die ganze Gespanngilde mit Hilfsangeboten daher kommt.

Irgendwie meinen alle, ihren Beitrag leisten zu müssen. Unter uns Guzzianern wird darüber gar nicht geredet, es ist selbstverständlich. Und schwer fällt es uns allemal nicht, denn wir hocken stets eng beieinander.

Aber, Einladung hin, Hilfe her. Den Bajuwaren muß der Hintern brennen ... und dafür sorgen wir.

Hans-Rainer Huth

Fotos: Leger, Buck, Haase und Huth



Wir hocken stets eng beieinander.