

FUEL

FUEL

MOTORRAD & LEIDENSCHAFT

EGLI-GÜTTLICH • BUKOWSKI • KNÜCKLE • BENDERS • KRT • GARAGE COMPANY



ZWEI 2016

WWW.FUEL-ONLINE.DE

MOTORRAD

Deutschland 6,50 €

Österreich 7,40 €

Schweiz 11,50 sFr BeNeLux 7,60 €

Italien 8,70 € Spanien 8,70 €



4 198896 106503 16002

SINN-SUCHE

IM LEBEN NACH DEM TOD HAUEN VIELE GUZZIS ALS CAFÉ RACER VOLL IN DIE SAHNE.
EINE MILLE GT JEDOCH, DIE HAT AUF IHRER STERBEBÜHNE GEWISPERT:
BITTE, DOC, MACH MICH ZUM WANDERVOGEL.

Aus einer gewissen Menge Stahl, Leichtmetall und Plastik kann man alles Mögliche herstellen. Zahnarztstühle, Heuwender, Kinderwagen. Nachdem die ihren Zweck erfüllt haben, kommen sie in die Wertstofftonne und werden, na, sagen wir mal, ein Daimler. Einem solch grausigen Schicksal entgehen besagte Materialien nur, wenn sie sich zuvor zum Motorrad formen ließen. Dann landen sie – spätestens posthum – beim Customizer. Das sind Menschen mit großen ästhetischen Ambitionen. Meistens. Und handwerklichen Defiziten. Oft genug. Deren Kreationen hauen dich aus zehn Metern Entfernung schier um. Bleib stehen. Geh nicht näher ran. Und dann gibt es ein paar, die sind Ästhet wie Handwerker gleichermaßen, und in deren Motorräder möchtest du reinkriechen, so sauber, satt, bewundernswert sind die gemacht. Das siehst du. Schon aus zehn Metern.

Eine ziemlich runtergerittene Mille GT hat so einen Typen getroffen. Der heißt Jens Koch und hat einen Kumpel. Der heißt Holger Aue und malt Comics. Außerdem fährt Holger Motorrad, klar, und diesen verrückten Koch, der alles über Guzzi wusste, den hat er irgendwann nur noch Doc Jensen genannt. Dabei war der weder Arzt noch Skandinavier, sondern Maschinenbauer und Sozialpäda-

goge. Das kann passieren. Und kam der Mille GT gerade recht. Sie brauchte jemanden, der reell bewerten, aber auch einfühlsam mitdenken konnte.

Wo liegt der Sinn eines Guzzi-Lebens? Eines Nachlebens gar. Der alte Stoßstangen-V-Twin hat ja werksseitig wenig ausgelassen: Angefangen mit dem Büffel von 1966, der die Kradmelder-Ambitionen alter Lederärsche bediente, über die California, die besser Harley konnte als fast alle Milwaukee-Eisen, bis hin zur Le Mans, deren unerschütterliches Fahrwerk alle Japaner zum Harakiri trieb. Immer dabei: gestandene Tourer von uriger Eleganz; nur sporadisch dagegen: ungelenke Versuche mit hochgelegtem Auspuff und Stollenreifen. Doch just darin sah die Mille, zu Lebzeiten ein durchaus geglückter und erfolgreicher Entwurf für Freikörper-Allrounding, ihre endgültige Berufung. Landlust, ey, das wär's.

Der Doc hörte genau zu.

Das Thema berührte auch ihn, und das ist kein Wunder bei jemandem, der am äußersten Rand des holsteinischen Kleckerdorfs Elmenhorst wohnt. Umgeben von Feld, Forst und Flur

► INFO

Jens Koch (48) hat bereits eine Scrambler mit 1100er-Motor und 80 PS gebaut. Des Kunden Wunsch ist nämlich sein Himmelreich. Mehr unter: www.doc-jensen.de



0516


betreibt er dort eine piekfeine Praxis, Quatsch: Werkstatt, die ausschließlich Guzzis betreut. Aber nicht nur mental, und deshalb hat der Doc bald keinen Bock mehr auf Gequatsche gehabt und die Mille total gestrippt und geguckt, was er noch gebrauchen konnte. Den Motorblock. Den Rahmen. Den Hubraum. Der blieb bei 948 cm³. Ein paar andere Teile, okay, der Rest wanderte in die Wertstofftonne, nein: ins Regal. Aus dem wiederum kamen nette Sachen, mit denen er die Mille ertüchtigen wollte: modifizierte Zylinderköpfe einer California III zum Beispiel mit hübsch großen Ventilen, eine um zweieinhalb Kilo erleichterte Kupplung, ein Cali-Getriebe, eine milde geschärfte Nockenwelle. Dann hielt der Doc seine heilenden Hände über Brennräume und Kurbelwelle, um Effizienz beziehungsweise Massenausgleich zu verbessern, und endlich baute er alles fein wieder zusammen. Wie neu.

Landlust, ist ja schön und gut, sinnierte er währenddessen, aber in Maßen. Bloß nicht den Fehler von Guzzi wiederholen und dieses Triebwerk in ein übermotiviert wirkendes Umfeld à la Quota verpflanzen. Oder den Mode-Exzessen anderer Customizer folgen. Dieser V2 ist so ein ehrlicher Schaffer, der braucht was Ordentliches. Und der will auch nicht in die Kiesgrube, es darf also was Gediegenes sein. Das hat Jens Koch, der Doc, sich dann ausgedacht und gemacht und manchmal auch machen lassen und alles zusammengesteckt, und jetzt bis du dran: Geil oder? Geh ruhig nah dran. Noch näher. Hock dich

genau davor. Jau, dickere Gabel als die Mille, in neuen Gabelbrücken. Fettere Felgen, hmmm. Tank von der Le Mans, richtig. Auspuffanlage? Von Jens entworfen. Logo, die Offroad-Fußrastenanlage ebenfalls. Streich mal über die Sitzbank. Guck dir die Lackierung an, gegen's Licht. Zieh mal die Kupplung. Geh jede einzelne Schraube durch, und dann sag zu Jens, was jeden norddeutschen Handwerker freut: Alter, das kann man so lassen. Der Doc hat es wirklich drauf. Dabei hilft natürlich seine unendliche Leidenschaft für Moto Guzzi. Die erreichte ihre praktische Phase, als er 1987 eine Le Mans II erwarb und über die Jahre in anbetungswürdigen Zustand veredelte. Was gewissen Freunden nicht verborgen blieb, und so nahm dann auch die Schrauberkarriere ihren Lauf. Kollidierte nur leider ständig mit beruflichen Verpflichtungen, und das ging so nicht weiter. Aber wie dann? Jens steht auf gründlich. Wer bringt seine edle Mandello-Schönheit schon zu einem Maschinenschlosser und Sozialpädagogen? Na eben, und deshalb hat er die Meisterschule gemacht. Nicht am Comer See, aber in Hamburg. Immerhin, und zum Glück für Mille und Martina, seine nette Frau, die ihn nun viel häufiger sieht und dafür die Bücher macht. Die Endabnahme erledigt sie nebenher auch noch: Alter, das kann man so lassen.

Besser spät als gar nicht: Nach der Visite beim norddeutschen Doc finden der große Guzzi-V2 und zünftige Stollenreifen doch noch ein gedeihliches Nebeneinander



 **TECHNISCHE DATEN**

MOTOR: 90-Grad-V-Zweizylinder-Viertaktmotor, 948 cm³, gemachte California-Zylinderköpfe, Pleuellwelle feingewuchtet, 72 PS bei 7100/min, 80 Nm bei 5200/min, hochgelegte Auspuffanlage von DJG (Doc Jensen Guzzi), Cali-Fünfganggetriebe, Kardan

BODYWORK: Doppelschleifen-Stahlrohr-Rahmen, Heck gekürzt, 45er-Marzocchi-Gabel, YSS-Gasdruckfederbeine hinten, vorn Borani-Felge 2.50 x 18, hinten 3.50 x 17, 320er-Bremsscheiben vorn mit Brembo-Vierkolben-Festsattelzangen, DJG-Fußrastenanlage, Spezial-Sitzbank, -Armaturen, -Scheinwerfer und -Instrumente, LSL-Lenker, Mattlackierung

PREIS: auf Anfrage





Hier ist vieles neu, aber das meiste davon könnte typisch Guzzi sein. Hochgelegter Auspuff, reduzierte Instrumente, Mattlack. So muss das

Deswegen darfst du sie jetzt fahren. Kurze Rückbesinnung: Mille GT, über 25 Jahre her. Wie war die Karre eigentlich? Kam nie ohne Schütteln aus dem Quark. Schwergängiges Gas. Wuchtiges Einlenkverhalten. Harte Federbeine. Lange Schaltwege. Jetzt ziehst du die Kuppelung, legst den Ersten ein, drehst am Hahn und begreifst: Das hier ist nicht mehr Mille, das ist von nun an und für immer Scrambler 950. Bei der arbeiten beide Dellortos brav synchron und haken nicht, bei der funkt die Witt-Zündung immer zur richtigen Zeit, bei der flutschen alle Gänge rauf wie runter. Das Sitzarrangement findet genau die Mitte von versammelt und komfortabel, vor dir entfaltet sich norddeutsche Weite mit Wölkchenhimmel oben drüber. Da fährst du jetzt rein, aufrecht, sehenden Auges, mit weitem Herzen. Den Soundtrack malt deine rechte Hand, der V2 kann alles von bassig losgrunzen bis energisch abgehen. Nur laut schlürfen kann er nicht, weil der Doc am liebsten Airbox verordnet. Offene Trichter kosten Kraft, denn da wirbelt es immer irgendwo.

Dritter, vierter Gang und kleine Heckenwege, das passt prima. Trocken wiegt die Scrambler gut 200 Kilo, und die lassen sich dank des breiten LSL-Lenkers sowie der sehr harmonisch einlenkenden Pirelli Scorpion erstaunlich leicht und sicher führen. Du fährst immer noch Guzzi,

kein Spielzeug, aber du musst niemals arbeiten. Darfst genießen, und das sogar schnell, wenn du magst. Die Gabel macht auf Komfort, die YSS-Gasdruckfederbeine holen das Beste aus dem begrenzten Federweg. Etwas weniger Zugstufendämpfung wäre schön. Bei der nächsten Pause einstellen, aber jetzt anhalten? Nö, muss nicht. Lieber genießen, wie schön spontan der gemachte Motor kommt. Wie ruhig er läuft. Aristoteles hat gesagt, ästhetisch sei, was dem Wesen seiner Art entspricht. WIE BITTE??? ARISTOTELES!!! Energisch packen die beiden vorderen Vierkolben-Brembos nun doch zu, glasklar dosierbar bringen sie die Stollen zum Wimmern. Oh Mann, was macht der alte Grieche denn hier? Recht haben, wie so oft: Motorräder gehören auf Piste oder Landstraße oder Feldweg, und so sollten sie auch aussehen. Brauchbar, das ist der tiefere Sinn von Customizing, nicht schaulaufen aufm Kiez. Du bist allein hier draußen. Geh ruhig wieder in die Hocke, schau sie dir noch mal genau an. Dann fahr weiter. Ewig und drei Tage.

www.fuel-online.de

Text und Fotos: Fred Siemer