Etwa 30 Kilometer westlich von Metz liegt der Circuit Chambley mitten in der Pampa. Die technisch knifflige Strecke ist knapp 3,3 Kilometer lang, zwölf Meter breit und weist 18 Kurven auf. Die Skizze zeigt Camping-Areal, Fahrerlager sowie Pitlane-Bereich mit Hangar grau eingefärbt

DINOSAURIER-WRESTLING

Bis heute dünstet meine Lederkombi süßlich-herb den Billo-Schampus aus, den mir Teamkollege Sascha in den Nacken gekippt hatte. Es war die Belohnung nach dreistündigem Ringen mit dem Guzzi-Urkoloss. Aber lest bitte selbst.

Text: Tobias Münchinger; Fotos: Classic Endurance, Continental, Lisa Kessler, Oliver Quast, Tobias Münchinger

Wie lange noch? Himmel, ich muss das Schild übersehen haben. Ganz sicher habe ich es übersehen! Als ich schon länger als 45 Minuten draußen auf der Strecke bin, kommen mir ernsthafte Zweifel, ob ich nun über meine angeborene Sehschwäche hinaus endgültig mit Blindheit geschlagen wurde. Vielleicht hat das Team aber auch einfach zusammengepackt und ist bereits zum Biertrinken übergegangen. Nach dem Motto: „Dann lass ihn fahren, wenn er nicht zum Wechseln reinkommen möchte. Irgendwann bleibt er halt stehen, wenn der Sprit leer ist. Dann muss er zurück schieben, und wir verlieren das Rennen. Und dann verkloppen wir ihn, den blöden Maulwurf!"

Nichts dergleichen entspricht der Wahrheit oder passiert, denn Chefstratege und Teamkollege Sascha Pfautsch hat in Abstimmung mit Svenja, Stephan und Moritz aus unserer Silent-Hektik-/PS-Truppe entschieden, mich noch einige Runden länger den Circuit Chambley umfahren zu lassen. Läuft schließlich gut für uns, und je länger der erste Stint dauert, umso kürzer fallen die übrigen zum Schluss des dreistündigen Klassik-Wettbewerbs aus. Dass so lange Runs überhaupt möglich sind, liegt am großen 24,5-Liter-Tank meiner Eigenbau-Guzzi-Fregatte, die eigentlich Sascha gehört. Ihr Rahmen geht auf eine Le Mans zurück, hat stellenweise allerdings mal einen chirurgischen Eingriff per Metallsäge und Schweißgerät erfahren: Unterzüge weg, Lenkkopf ein Grad steiler als Serie. So fuhr sie wohl besser. Der 936-Kubik-Motor stammt aus einer Bellagio, ist bis auf die etwas reduzierte Schwungmasse sowie einen zusätzlichen Ölkühler zugunsten der Haltbarkeit original und leistet somit circa 75 PS. Einspritzung, Elektronik oder gar Elektrik sucht man bis auf den Starter vergebens, inklusive und über die Dell'Orto-PHM-

41-Vergaser hinaus definiert pure Mechanik das Skelett sowie die Muskulatur des vollgetankt unter 180 kg schweren Langstrecken-Apparats. „Die Basis hat gut 40 Jahre auf dem Buckel“, sagt Sascha. „Das Schöne an den Guzzis von früher ist auch, dass die meisten Teile wie Motorgehäuse untereinander austauschbar sind.“ Für den spektakulären Alu-Tank, lang gezogen und eine rohe Erscheinung von besonderem Zauber (so wie der Rest des Motorrads) gilt das mit dem hohen Alter nicht. Er wurde vor gar nicht allzu langer Zeit in Großbritannien von einem enthusiastischen Privatier kunstvoll zusammengebruzzelt, könnte aber genauso gut aus einer früheren Guzzi-Werksabteilung stammen. Romantisch, oder? Hintenraus finalisieren zwei mächtige Akrapovic-Töpfe das Erscheinungsbild der schwarz-orangen Endurance-Renn-Guzzi – die Doppelrohre waren eigentlich mal als Sonderzubehör für eine V11 im Umlauf, aber, Überraschung, passen auf Saschas Guzzi-Renner, als wären sie eigens dafür entworfen.

Im Kreis fahren ist ’ne Gaudi

Als Sportsfreund moderner Rennmaschinen fragt man sich verständlicherweise, wie so ein Dinosaurier fährt – und ob das überhaupt Spaß macht. Wird PS jetzt senil? „Warte, Bürschchen, sobald ich meinen Gehstock gefunden habe, setzt’s was!“ Nur ein kleiner Gag. „Beruhige dich, Opa.“ Okay, jetzt war es kurz lustig, und damit ist aber auch gut – ne?! Mit großer Wahrscheinlichkeit fährt diese Renn-Guzzi anders, als man denkt. Sicherlich nicht schlecht, dafür recht speziell. Und Spaß macht es ohne jeden Zweifel. Ob das eine das andere bedingt? Ein bisschen. Letztendlich bleibt eine Rennveranstaltung eine Rennveranstaltung, und mit 34 gleichgesinnten Teams drei Stunden im Kreis fahren ist einfach gut investierte Lebenszeit. Punkt.

Wir befinden uns also auf einer französischen Rennstrecke namens Chambley (nicht zu verwechseln mit Chablis – das ist was Alkoholisches zum Trinken und entsteht knapp 250 km weiter südwestlich) und wollen am Drei-Stunden-Rennen des Vereins Classic Endurance teilnehmen. Sascha Pfautsch, er wurde genau wie die Strecke bereits erwähnt, ist eines der Club-Gründungsmitglieder und Organisator des Events. Da ihm der ursprüngliche Mitfahrer abhandenkam, klingelte das Telefon bei mir. Sascha und ich sind vor einigen Jahren bereits gemeinsam in Italien zur Fast Endurance Trophy mit einer V7 angetreten und waren erfolgreich. Mein Moto-Guzzi-Bild formierte sich damals neu, von einem biederen Moped für Großväter zu einem coolen Club Racer mit Underdog-Anstrich nämlich. In Chambley sollte es praktisch gleich laufen wie damals in Varano, nur die Strecke und die Guzzi würden, nun, etwas anders aussehen. An einem Hochsommerabend im August in Chambley angekommen, versorgt Sascha mich und die mitgeschleifte Familie erst mal mit entsprechenden Getränken. Kommt genau rechtzeitig, die Kinder waren auf den letzten Kilometern über Land doch unleidlich: „Papaaa … wann sind wir endlich daaa …?“ Dabei erreicht man die Rennstrecke in der Nähe von Metz zumindest von Stuttgart aus gut, wenn der Verkehr mitspielt. Und das tat er an diesem Tag nicht wirklich. Umso angenehmer gestaltet sich der Aufenthalt irgendwo im Nirgendwo, pünktlich zur Dämmerung spielt sogar über den Verein organisierte Live-Musik. Es hat ein bisschen Festival-Charakter und erinnert noch dazu an „Top Gun“. Immerhin befindet sich in unmittelbarer Nachbarschaft der Rennstrecke eine Start- und Landebahn für kleinere Sportflieger, praktisch direkt im Fahrerlager von Chambley steht ein großer Hangar. Allerdings parken darin keine F14-Kampfjets, sondern teure Autos, die sonst draußen über den Kurs prügeln.

Nach einer kurzen Nacht im Zelt erweist sich die Strecke am nächsten Morgen durch ihr spe-

Beim Le-Mans-Start sprinten 34 Klassik-Piloten auf einmal los. Die im Stand zuckende Guzzi am Heck festzuhalten war nicht unkritisch

Teamkollege Sascha, hier links außen ganz in Schwarz, erwischte einen traumhaften Start und stellte sich breit wie ein Bus in die ersten Kurven

Besonders beim fixen Umlegen hatte die schmal bereifte Guzzi Vorteile gegenüber den anderen Bikes. War sie einmal vorbei, blieb sie es gerne

Reinkommen, Moritz ansteuern, Transponder umstecken und ab dafür. Nach missglücktem Erstversuch klappte die Sache ab dem zweiten Fahrerwechsel ganz gut

Die Reifen

Im 18-Zoll-Klassik-Bereich sind die Conti Road Attack 3 CR ein heißer Tipp

CONTINENTAL ROAD ATTACK 3 CR
Für 18-Zöller wie unsere Klassik-Renn-Guzzi ist das Reifenangebot doch überschaubar, besonders viel Auswahl gibt es nicht. Allerdings kann man sich die lange Suche sowieso sparen, weil der Conti Road Attack 3 CR neben seiner beinahe monopolistischen Stellung auch beeindruckend gut auf abgesperrter Piste funktioniert. Karkasse und Gummimischung wurden extra für den Einsatz auf klassischen Rennmotorrädern und auch für die Nutzung bei Langstreckenrennen entwickelt – was man spürt: Wir haben den Reifen in Chambley vorn in der Dimension 110/80 und hinten in 150/65 eingesetzt, und zwar ohne Reifenwärmer.
Die Gummis wurden schnell warm und erlaubten viel Gas schon nach der ersten Runde.
Des Weiteren zeigten sie einen breiten Grenzbereich (Jessas, da war ein ordentlicher Slide beim Rausbeschleunigen dabei!) und erwiesen sich auch noch als verschleißarm. Klasse!

zielles Layout als einerseits etwas unkonventionell, andererseits vollkommen tauglich für klassische Rennmaschinen, die nicht die heftigen Beschleunigungswerte und vor allem nicht die krassen Höchstgeschwindigkeiten aktueller Super Nakeds oder gar Superbikes erreichen. Grob über den Daumen gepeilt, würde ich sagen, das durchschnittliche Rennmotorrad bei dieser Veranstaltung leistet 90 bis 100 PS und kühlt gern mit Fahrtwind. Sympathisch, die ganzen zum Racer umgebauten älteren Ducati-Zweiventiler, aber auch Suzuki GSX-R 750 bis 1100, Kawa ZXRs, Yamaha FZRs, FJRs und Honda-Vierzylinder-Youngtimer dort versammelt zu erleben.

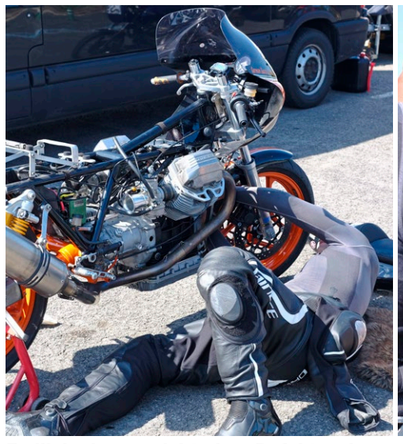
Stur und doch geschmeidig

In Saschas und meiner Klasse wildern nur noch vier andere Teams, aber alle Classic-Endurance-Teilnehmer fahren gemeinsam auf der Strecke in gesonderter Wertung. Die schwarze Guzzi meines Teamkollegen gleicht technisch der Guzzi, die ich fahre. Allerdings wurde bei ihr die Gabel einer frühen Yamaha R6 verbaut, sie besitzt eine andere Auspuffanlage, hat ein Monocoque aus der Europameisterschaft und keinen elektrischen Anlasser.

„Viel Spaß“, wünscht Sascha. „Lass den Adler fliegen“, raunt mir ein anderer zu. Dann rolle ich los zum Qualifying. Brutal, wie sich die Guzzi beim Anlassen schüttelt. Ich bin weit über den Tank gespannt, das Motorrad misst gefühlt drei Meter Länge. Das knifflige Layout von Chambley fordert Aufmerksamkeit, denn auf die schnellen Geradeausstücke folgen scharf abknickende Kurven. Eine fiese Senke mit blindem Ausgang erinnert mich an Portimão in Miniaturausgabe, und die Links/Rechts-Sektion vor Start/Ziel gleicht dem „Treppen-Abschnitt“ am Lausitzring, bevor es auf die erste lange Gerade geht. Meine Renn-Guzzi liefert guten Windschutz und liegt in den Kurven wie 's Brett. Vorderradgefühl und die Bremsen bereiten mir dafür zu Beginn Stirnrunzeln, ich brauche einige Runden, um mich einzuschießen. In den langsamen und engen Abschnitten, wenn es von links nach rechts und retour geht, erweist sich die Guzzi als reaktionsfreudiger Klassik-Racer, sie legt regelrecht geschmeidig um. Auch flott in die Kurven reinstechen bereitet kein Problem, nur verschätzen darf man sich aufgrund der sturen Konstruktion sowie der schwachen Bremsen nicht. Es ist ein vollkommen puristisches und mechanisches Fahren und in mancher Hinsicht wenig fehlerverzeihend. Die spitze Linie, die ich mir mit modernen Sportlern auf der Rennstrecke angewöhnt habe, funktioniert nur bedingt. Tendenziell stampft die Guzzi mit ihrem Drehmoment-betonten Motor im höheren Gang und auf rundem Kurs mit mehr „Bäm“ aus den Kurven. Sobald man das checkt und die Kontrolle im Führerhäuschen des Betonmischers sicher übernimmt, lautet die klare Mission: Bring das Gerät sauber über die Distanz bis ins Ziel. Man will die Mechanik so einer alten Lady auch nicht übermäßig belasten. Zweimal verschalte ich mich, woraufhin sie mir drohend zuraunt: „Bursche, das machst du besser nicht noch mal!“ Leise murmele ich in meinen Helm: „Bitte verzeih, es kommt nicht wieder vor – sei bitte nicht beleidigt, okay?“

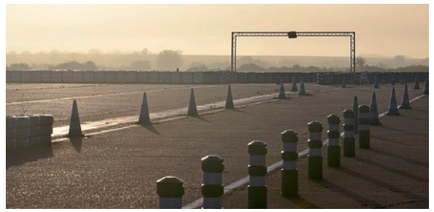
Sascha gelingt als Startfahrer ein krasser Sprint, der uns weit vorn im Feld platziert. Nach meinem ersten langen Turn können wir die Position ausbauen. Auch die kurze Verwirrung, die eine von mir missinterpretierte Positionsangabe zum Tankstopp auslöst, drängt uns nur vorübergehend zur Hast. „Mach den letzten Stint gemütlich“, gibt Moritz aus dem Team mir gegen Ende der drei Stunden mit auf den Weg. Aber das kann ich nicht, auch wenn die rechte Hand vom Gasaufziehen (geht sauschwer:„hau ruuuck!!!“) richtig schmerzt. Der sportliche Ehrgeiz treibt an, die Zeiten bleiben bis zum Zielstrich flott. Mit der Guzzi gefühlvoll zu pushen macht einfach zu viel Laune. Und wenn man mit anderen auf der Strecke fährt, die dank mehr Power auf den Geraden dreist vorbeizünden, zwickt das naturgemäß gemein. Aber es weckt auch den Jagdtrieb im Dinosaurier. Und nun her mit der Sieges-Sektpulle und rein ins Genick, es hat fast 30 Grad! ■

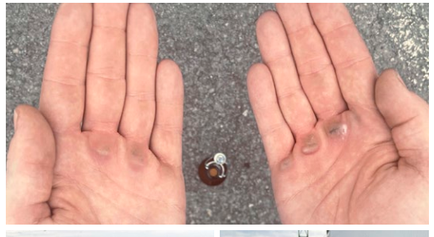
Sascha kennt nicht nur seine Renn-Guzzis bestens, er kennt auch Chambley wie seine Westentasche. Es wurde kein Zentimeter verschenkt!



Freilich ging es nicht ohne Defekte, aber an den Vergasern lag's nicht. Eine kaputte Zündbox verursachte glücklicherweise nur im Quali Probleme

Die Gefühlswelt am Ende eines Langstreckenrennens reicht von „Gut, dass es endlich vorbei ist“ bis „Wir müssen das bald wieder machen“





Die Veranstaltung in Chambley ist ein vom Verein Classic Endurance (www.classic-endurance.de) organisierter Event und steigt einmal im Jahr. Außer den Trainings fand auch ein Rennlauf statt, der neben zwei Stints in Oschersleben in die Meisterschaftswertung einzahlte. Chambley fühlte sich wie ein Mix aus Campingausflug, Festival (Livemusik, siehe links oben) und Rennwochenende an. Heiß war es, aber trotz des einen oder anderen Abflugs herrschte top Stimmung. Stimmt's, Thomas? Prost! Am Ende überfiel Sascha mich heimtückisch mit dem Siegerschampus (rechts unten). Mein Kombi duftet heute noch streng danach

CLASSIC ENDURANCE

Sascha Pfautsch (48), Guzzi-Racer und Classic-Endurance-Organisator

PS: Was macht für dich den Reiz am Rennfahren auf älteren Moto Guzzis aus, bist du schon mal „untreu“ geworden?
Sascha: Mein Vater war früher Moto-Guzzi-Händler, deshalb kam ich schon früh mit dem Thema in Berührung. Als ich das erste Mal auf dem Zweizylinder mit offenen Lafranconis mitgenommen wurde und das Ding gebrüllt hat, war es schon um mich geschehen. Zwischendrin hab ich immer wieder Vierzylinder ausprobiert, aber das war nichts für mich. Ich kam immer wieder zurück zur Guzzi.
PS: Wie bist du in die Rennszene gekommen?
Sascha: Ein Bekannter nahm mich immer wieder mit zur BOT (Battle of Twins, Anm. d. Red.), wo ich Fahrer wie Stephan Schulz, Bernd Rebholz, Bernd Walter, Reinhard Bäcker oder Jens Hofmann kennengelernt habe und dann Lust bekam. Im Grunde habe ich aber viel zu spät angefangen, ich musste dann Grundwehrdienst leisten und bin später über die Serien bei Art Motor eingestiegen. Über Sprintrennen mit einer 500er kam ich dann zu dieser Vier-Stunden-Rennserie – das hat Spaß gemacht, und dabei bin ich über mehrere Meistertitel hinweg geblieben. 2016 kamen wir dann auf die Idee, Europameisterschaft zu fahren. Da wurden wir auch einmal Vize- und einmal Meister. 2018 bin ich nicht mehr gefahren, da war ich in Afghanistan stationiert.
PS: Wie kam es zur Gründung des Classic-Endurance-Vereins?
Sascha: Wir hatten 2016 einfach Lust auf Motorradtrainings und Langstrecken-Wettbewerbe, gerade auch mit und für ältere Maschinen. Also haben wir mit sieben Leuten den Verein gegründet und gemeinsam mit Art Motor eine Meisterschaft daraus geformt.