

Moto Guzzi Bicilindrica V2-120 Grad

Die Moto Guzzi Bicilindrica V2 gehört zu den erfolgreichsten Rennmaschinen welche je gebaut wurden. Von 1933 bis 1955 fuhren Stanley Woods (TT-Sieger 1935) sowie Fergus Anderson (Sieger GP Bern 1949) und Enrico Lorenzetti (Italienischer Meister 1952) von einem Erfolg zum andern. Als Paul Härrli den Werksfahrer Enrico Lorenzetti auf der einmalig schönen und unschlagbaren Moto Guzzi Bicilindrica sah, entstand bei ihm der Wunsch, eine solche Maschine zu besitzen.

Eine, ausschliesslich als Werksrennmaschine gebaute, Bicilindrica zu kaufen war unmöglich. Selbst ein Lotto-Sechser hätte hier nicht geholfen. Eine der beiden noch existierenden Maschinen steht im Moto Guzzi Museum in Mandello del Lario. Da der in Zürich aufgewachsene Paul Härrli im Alter von 22 Jahren aus beruflichen Gründen seinen Wohnsitz ins Tessin verlegte, war der Weg an den Comer-See nur ein „Katzensprung“.

Recherche im Museum

Bewaffnet mit Zeichenblock, Messwerkzeug und Fotoapparat stattete Paul Härrli dem Werksmuseum einen Besuch ab. Dort nahm er die ausgestellte Maschine „unter die Lupe“, erstellte Massskizzen und fotografierte interessante Details. Zurück im Tessin setzte er sich voller Ideen und mit einem kaum zu bremsenden Tatendrang ans Zeichenbrett und begann mit dem Nachbau der legendären Bicilindrica.

Als Basis diente das Gehäuse des liegenden 192 ccm Einzylinder Galletto Motors von 1954, sowie ein Rahmen der Airone Turismo mit einer Hinterradschwinge aus gepresstem Stahlblech. Der hintere, stehend Zylinder stammt von einer 125er Stornello mit Bohrung von 52 mm. Für den V2-Motor wurde eine Aluminium-Platte zur Aufnahme des stehenden Zylinders aufgeschweisst, die Pleueiffussbreite reduzierte sich von 20 auf 10 mm. Der Galletto-Zylinder mit Bohrung von 65 mm wurde exzentrisch gebuchst, mit einer neuen reduzierten Bohrung von 52 mm. So ergeben sich bei einem unveränderten Galletto-Kurbelwellenhub von 52 mm, 2 Mal 125 ccm. Paul Härrli's Bicilindrica hat im Gegensatz zum 500 ccm Original also einen Hubraum von 250 ccm. Dies stört den Besitzer nicht im geringsten, 250 ccm Motorräder waren schon immer seine bevorzugte Klasse.

Einzigartige Ventilsteuerung

Als Zylinderkopf beim stehenden Stornello-Zylinder wurde ein Honda XL 125 Kopf entsprechend angepasst. Die Ventile des liegenden Galletto-Zylinders werden weiterhin über Stossstangen betätigt, diejenigen des stehenden Stornello-Zylinders über einen selbstgebauten Zahnriemenantrieb. Diese Kombination einer ohv und ohc Ventilsteuerung war einfacher und kostengünstiger zu realisieren, als der originale Königswellen-Ventiltrieb. Dafür ist die aussergewöhnliche Kombination ein Unikat. Eine zweite Ölpumpe versorgt den stehenden Zylinder mit dem unerlässlichen Schmiermittel und spritzt zusätzlich Öl in beide Kolbenböden.

Da keine passende Vorderrad-Schwinge aufzutreiben war, blieb Paul Härrli nichts anderes übrig, als eine solche Schwinge anhand seiner Zeichnungen nachbauen zu lassen. Als

Öltank dient – ähnlich wie bei der Original Guzzi oder bei den EGLI-Rahmen – ein rundes 90 mm Rahmenrohr mit einer Füllmenge von 3,5 Litern.

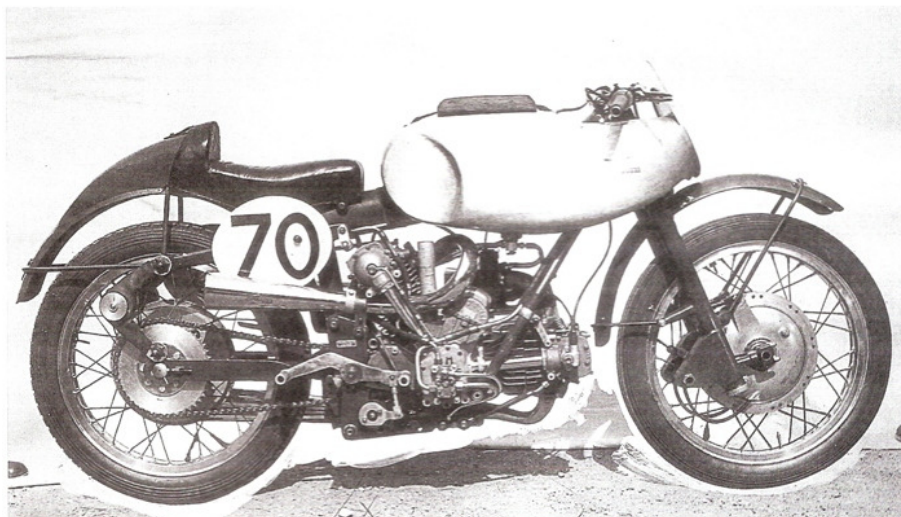
Der grosse Moment

Für den Probelauf des Motors wurde dieser in den Rahmen eingebaut und auf eine Holzpalette festgeschraubt. Mittels einem übergrossen Poulie konnte der Motor „angeworfen“ werden. Als Benzintank diente eine Konservenbüchse.

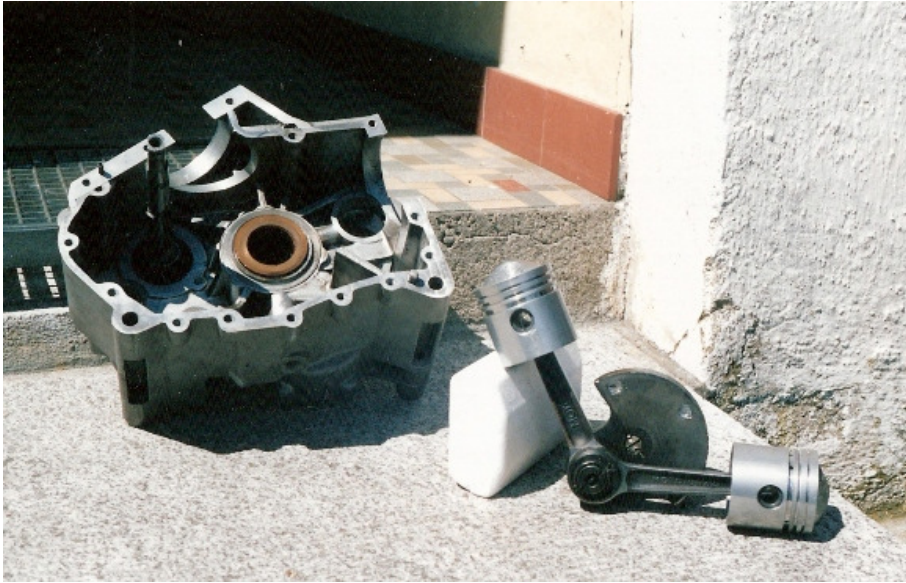
Im Jahr 1994 war es endlich soweit. Nach 6 Jahren planen, tüfteln, bauen und modifizieren war die Bicilindrica endlich fertiggestellt und wurde am Bergrennen „Generoso“ sowie an verschiedenen Historischen Stadt-Rundkursen in Italien eingesetzt.

Peter Hochuli, Dezember 2011

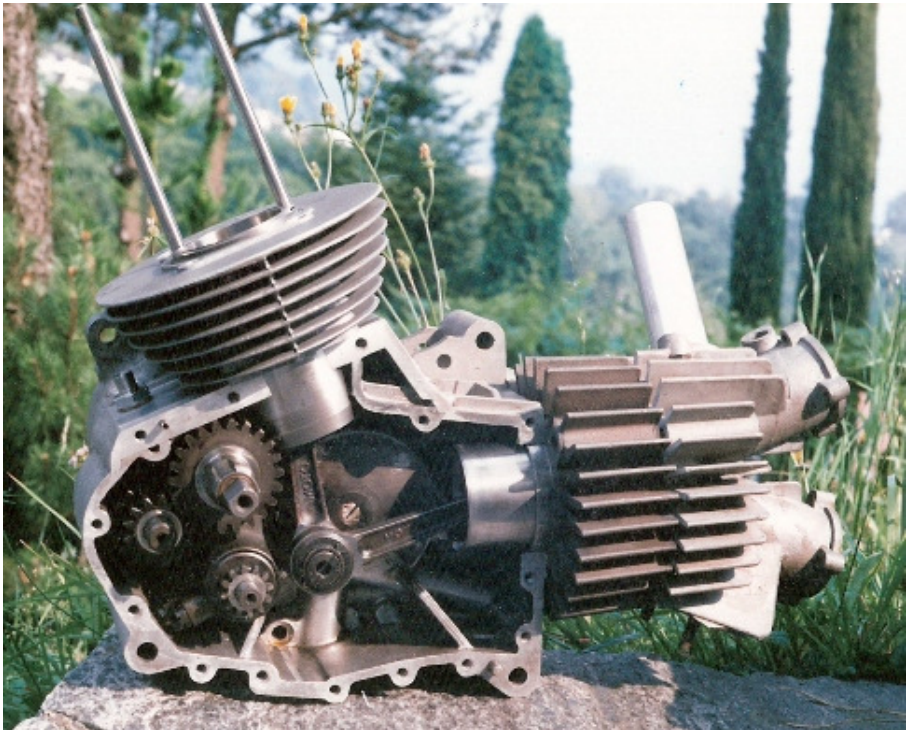
Original-Bicilindrica 1951



Das Original der legendären Moto Guzzi Bicilindrica von 1951



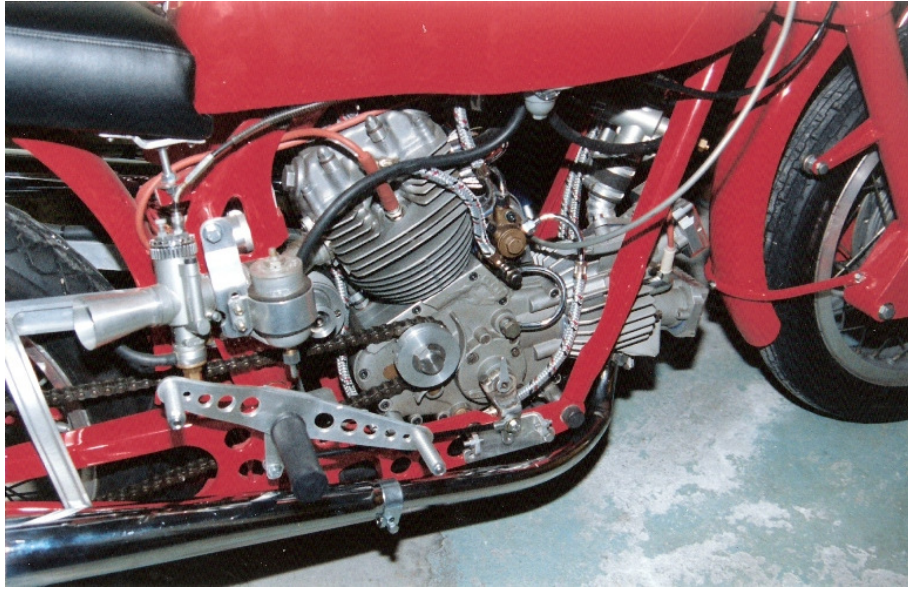
Modifiziertes Kurbelgehäuse der Galletto



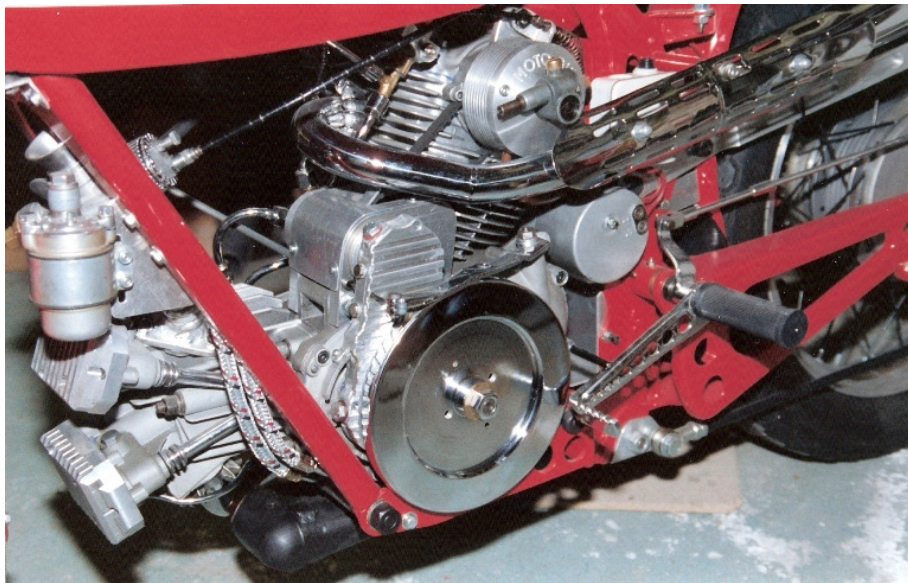
V2 Motor mit Zylinderwinkel von 120 Grad



Paul Härry beim Probelauf



Der einzigartige V2 im eingebauten Zustand



Stehender Zylinder mit Zahnriemen