



IN VEGLIA VERITAS

Oft kommt Eins zum Anderen. Im Falle des Guzzi-Gerippes unseres Autors Sven Wedemeyer begann die Geschichte des halbfertigen Motorrads mit einem einzigem Bauteil – dem legendären Rennsport-Drehzahlmesser von Veglia Borletti.

Text und Fotos: von Sven Wedemeyer



Vom Drehzahlmesser zur Guzzi

Natürlich, im Nachhinein ist man immer klüger. Und ich hätte es besser wissen müssen. Denn nicht zum ersten Mal hatte ich mich in eine Vision verliebt, die es mir schwer machte, den Alltag zu bewältigen. Wieder einmal geisterte mein Körper für Wochen orientierungslos durch die Gegend, während meine Gedanken ständig um ein imaginäres Motorrad kreisten, das wie unzählige andere auf meiner persönlichen Bucket List stand. Das Schema war mir erschreckend bekannt, folgte nach einer Phase tatenloser Trance doch schon bald aufwändige Recherche und nicht selten ein Impulskauf, der im Widerspruch zum Kontostand, dem Platz in der Garage und meinen technischen Fähigkeiten stand. Dieses mal aber, das schwor ich mir, hatte ich mich im Griff!

Den Traum von einer historischen, zutiefst italienischen Rennmaschine im Stil vergangener Zeiten hatte ich schon wieder aufgegeben. Ziemlich stolz, aber auch etwas zerknittert war ich angesichts so präsenter Selbstkontrolle, was selbst meine Freundin befremdete. So kannte sie mich nun wirklich nicht. Doch just zu diesem Zeitpunkt entdeckte ich im Netz eine Rarität, die den Stein dann doch noch ins Rol-

len brachte. Wie ein Drogensüchtiger auf kaltem Entzug ersteigerte ich im Rausch, inmitten einer unruhigen Nacht und als Kompensation des schmerzenden Verzichts einen als Goldstaub gehandelten Drehzahlmesser. Der Tragweite dieser Handlung war ich mir nicht bewusst. Das Instrument aus dem Hause Veglia Borletti, der Gegenentwurf zum eckig-plastilinen Kröber, war deftig patiniert und kostete nicht die Welt. Als stilsicherer Briefbeschwerer ging das Teil auf jeden Fall durch.

Wie genau ich davon erfuhr, dass der Verkäufer Michel nicht nur das kleine Anzeige-Instrument, sondern auch noch einen nackten Guzzi-Rahmen veräußerte, ist

nicht mehr überliefert. Wahrscheinlich waren mir zu diesem Zeitpunkt bereits alle Sicherungen durchgebrannt. Zwei Wochen später stand auf jeden Fall auch ein ziemlich malader Tonti-Rahmen einer 79er Moto Guzzi T3 in der Garage. Sofort brach eine Flut von Ideen über meine Realität herein, die eigentlich von genügend anderen, halbfertigen Projekten dominiert wird. Es gab keinen Grund, der alten neuen Ware Aufmerksamkeit zu schenken. Obwohl...

Die schlichte Eleganz des Veglia, ein „Contagiri per Competizione“ (Drehzahlmesser für den Rennsport), hatte es mir angetan. Sein abgewetzter Außenring war vielleicht

Alles begann mit dem Drehzahlmesser. Jetzt entsteht rund um das Instrument aus vielen Teilen ein Langstreckenrenner mit Guzzi-Herz

Zeuge harter Schlachten auf dem Rundkurs. Der dünne schwarze Zeiger mit dem runden Gegengewicht drehte womöglich unter der Kontrolle eines legendären Fahrers bis in den roten Bereich. Der liegt bei Achteinhalb und damit auf der Skala kurz vor Zwölf, was von aggressiven Gashänden als warnende Doppeldeutigkeit verstanden werden darf.

Dem Bereich unter 2000 Umdrehungen pro Minute schenkt der Drehzahlmesser hingegen null Interesse. Denn müdes Rumgurgeln weit unterhalb des Leistungszenits gehört sich nicht für einen echten Racer. Wen interessiert schon die



Federbein aus Holz, Verkleidung von Kabelbindern gehalten - doch die Vision der Veglia-inspirierten Guzzi wirkt bereits wie aus einem Guss



Vom Drehzahlmesser zur Guzzi

Leerlaufdrehzahl? „Contagiri“ übersetze ich seitdem mit dem Wort „gierig“ ins Deutsche. Alles ganz klar eine Frage der Interpretation, oder nicht?

Die fein in Schwarz auf Weiß zisierte Skalierung des Veglia ist in ihrer Simplizität maßgeblich verantwortlich dafür, dass der „Competizione“ - wie auch Lafranconis mit dem gleichen Zusatz - für Kenner italienischer Spezialitäten etwas Besonderes ist. Er steht für die geglückte Symbiose von Leidenschaft und Wissenschaft. Weil die Anzeige der Drehzahl dazu dient, nichts außer der Wahrheit über den Motor zu berichten.

Erstaunlich genau, manchmal nervös zuckend zeichnet dieses Wunderwerk der Feinmechanik jede Bewegung der Kurbelwelle nach. Für den Fahrer macht er damit etwas Unsichtbares sichtbar, ja sogar messbar. Der Drehzahlmesser als lebenserhaltende Maßnahme im harten Kampf des Motorsport, als ständige Mahnung des Materials. Moderne Anzeigen wirken dagegen wie ein digitaler Balken vor dem Kopf.

Nur wer ähnlich alte Rennsport-Zeiger an fauchenden MV Agusta, Benelli oder donnernden Ducati über die Zahlenreihe hat huschen sehen wird nachempfinden können, wie vollkommen und auf den Punkt solch ein Gerät funktioniert. Zumal die Ge-

schichte der lombardischen Familie Borletti als Synonym für den ingeniosen Aufschwung Italiens steht. Die Firma mit über 120-jähriger Geschichte begann ihren Weg einst als lizenzierter Uhrenhersteller, kaufte 1930 die Marke Veglia und stellte unter diesem Label zum Beispiel Küchenuhren her. Dann folgte die goldene Ära der Mobilität. Veglia Borletti rüstete Rennwagen von Mercedes-Benz und - naturalmente - Ferrari mit den ansehnlichen Anzeigen aus. Noch bis zur Jahrtausendwende und der Gestaltung analoger Cockpits von Ducati reicht der Einfluss des „Contagiri per Competizione“. Dann war Schluss. Im Konzern von Elektronik-Riese Magneti Marelli ist das Wahrzeichen technischer Brillanz

heute - wie übrigens auch Mitbewerber Jaeger - nichts weiter als ein fahler Schatz der Vergangenheit.

Empfänglich für das Vermächtnis vergessener Helden und beseelt von reichlich Amore für Moto Guzzi kitzelte der Zeiger meine Ambition. Die Idee des alten Rennhobels war präsenter denn je. Zum demolierten Rahmen gesellte sich deshalb schon bald ein passendes Hinterrad mit langer Schwinge. Im weit entfernten Schottland ergatterte ich einen günstigen Motor, der trotz wesentlich jüngeren Baujahrs ins Tonti-Rohr passt. Zusammengehalten wird nun alles von einem hölzernen Stoßdämpfer-Ersatz und einer dünnen Grundplatte aus Aluminium, nachdem die

abgefahrene Verkleidung mit Doppelscheinwerfern dem Projekt als Ebay-Schnäppchen ein Gesicht gab.

Das aktuelle Vorderrad und die Telegabel stammen jedoch von einem völlig anderen Motorrad. Eine Triumph Daytona T595 musste als Organspender dran glauben, um meinen historisch inkorrekten, aber ästhetisch hochgradig befriedigenden Bastard auf die Räder zu stellen. Statt nur der entzückenden, klassisch konstruierten Gabel kaufte ich gleich ein ganzes Motorrad - ein absolutes Schnäppchen mit Motorschaden, dessen Ebay-Restwert bis heute mein irrationales Projekt refinanziert. Ich weiß, sie ist noch lange nicht fertig, aber die Vision der Veglia-inspirierten

Guzzi wirkt für mich wie aus einem Guss. Das unvollständige Gerippe deutet an, wohin die Reise geht: Schlagworte wie BOTT, Langstrecke und Leichtigkeit stehen als Marschrichtung fest, auch wenn Letzteres den Anlagen einer Guzzi zutiefst widerspricht. Für mich ist das - in Zeiten schwer ablesbarer und emotionslos-digitaler Instrumente, die einem als Fortschritt untergejubelt werden - genug Motivation, um dem analogen Wesen des „Contagiri per Competizione“ ein würdiges Denkmal zu setzen. Bis zur ersten Fahrt wird es noch dauern. Doch das kleine, unscheinbare Instrument aus Italien hat mir schon jetzt die Wahrheit vor Augen geführt: Ich kann einfach nicht anders! ■