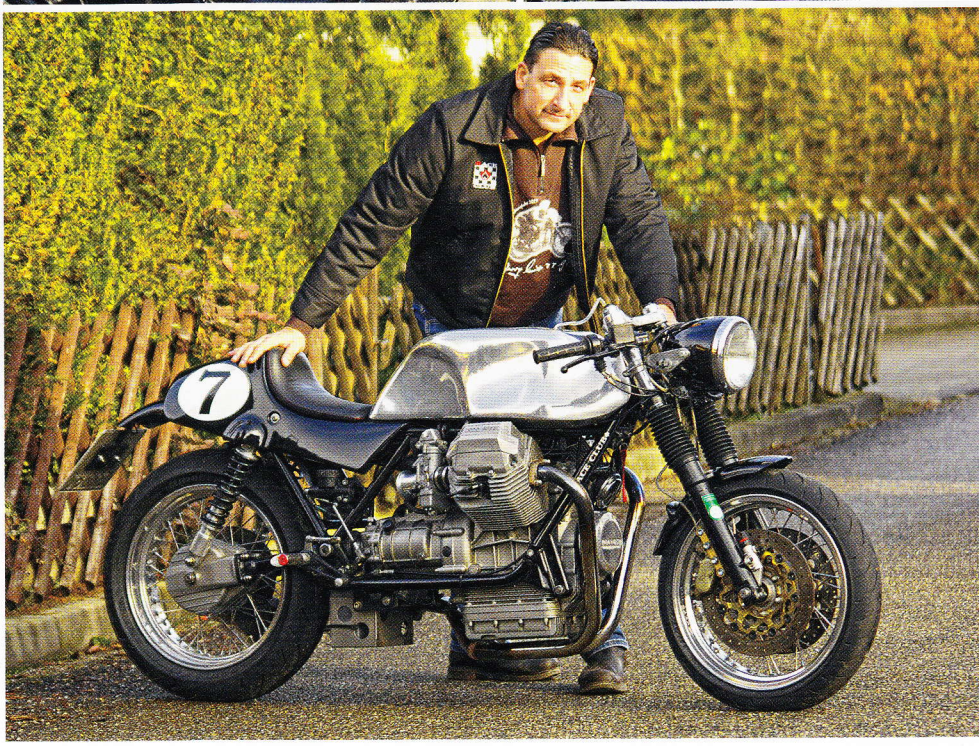
Flach und bullig – der 27 Liter fassende Aluminiumtank dominiert die Optik der Le Mans

ACE
GUZZI LE MANS

Rock'n'Roll pur! Laut, hart, schnell! Lemmy von Motörhead hätte seine helle Freude mit der hier vorgestellten Moto Guzzi Le Mans III IM CAFE RACER-LOOK gehabt. Nicht nur Showbike, sondern oft genutztes Bike für Straße und Rennstrecke. Diese Guzzi ist nichts für Ausgleichswellenfreaks und Freunde von elektronischen Traktionskontrollen

TEXT UND FOTOS: JOCHEN PERSY



90 PS klassisch produziert im italienischen V-Twin. Relativ spartanisches Cockpit unter Verwendung des originalen Tachos und einer Lampe aus dem Hause DKW. Die Lackierung der Raceflagstripes und des Logos erledigte ein begnadeter Airbrusher in Tschechien. Seit über zehn Jahren ein Paar – Axel und seine Le Mans III haben schon viel erlebt – und noch kein Ende in Sicht

Wenn es zwischen Remseck und Neckartal bei blauem Himmel donnert, besteht die hohe Wahrscheinlichkeit, dass Axel Persy aus Marbach am Neckar seine Alu-Guzzi aus der Garage gezogen hat und mit dem italienischen Rennhobel seine Runden dreht. Die Moto Guzzi Le Mans III hat nicht mehr viel mit dem Original am Hut, das 1983 in Mandello del Lario vom Montageband lief. Lediglich der Hauptrahmen und der Motorblock entsprechen noch dem Auslieferungszustand.

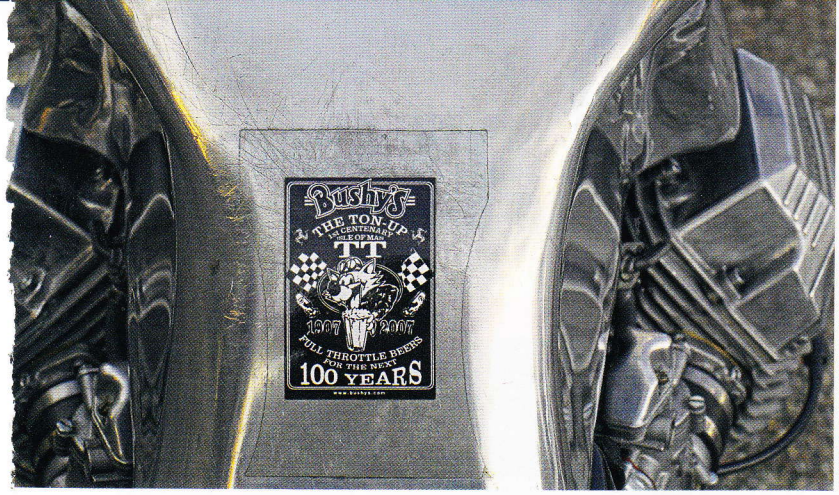
Axel erwarb die Guzzi 2003 im fränkischen Wilburgstetten. Die Basis präsentierte sich schon damals in der jetzigen Konzeption und wurde von Gerd Schilling und dem damaligen Vorbesitzer in der ersten Umbaustufe gebaut. Besonders gefällig ist die flache, fette Linie des Bikes. Eine Marzocchi M1R-Gabel mitsamt einer Vierkolbenbremsanlage von Brembo, die auf schwimmende Brembo-Scheiben einwirkt, bestimmen die Front dieser Guzzi. Faltenbälge von Triumph an der M1R-Gabel und breite Speichenräder von Akront sorgen für die klassische Optik. Damit im Heck ein 160er-Reifen montiert werden konnte, musste die Schwinge umgebaut werden. Die 17-Zoll-Felgen an Bug und Heck erlauben die Auswahl von modernem, gut funktionierendem Reifenmaterial. Der hintere Bremssattel wurde nach unten verlegt und wird durch eine selbstgefertigte Eigenbaustütze gehalten. Gefedert und gedämpft wird im Heck von FAC-Stoßdämpfern, die gut mit der M1R-Gabel harmonieren – für den Guzzi-Fahrer bedeutet dies: hart, direkt und für heutige Verhältnisse irgendwie gnadenlos. Mit Stahlflexleitungen von Frentubo ergibt sich mit dem Brembopacket eine ganz passable Bremsanlage. ▷

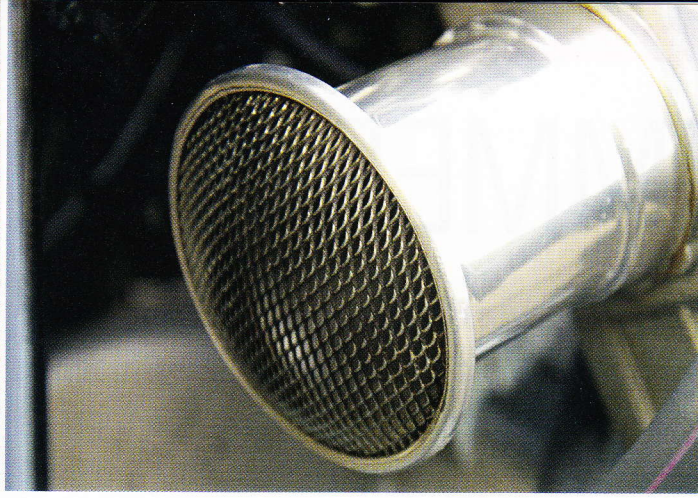
So muss es sein – der höchste Punkt der Guzzi ist die obere Gabelbrücke. Die pure Reduktion auf das Thema Fahrspaß – alles unnötige wurde entfernt. 17-zöllige Felgen ergeben eine flache Linie

Diese ist auch nötig, um die 90 PS des Zweiventilers einzufangen. Der 225 Kilogramm schwere Italo-Brummer erfordert eine kräftige Hand. Die zwei 40er-Dell'Ortos wollen gezogen werden, und auch die Kupplung erfordert einen ordentlichen Trainingszustand der Hand- und Unterarmmuskulatur. Der Motor wurde von den ursprünglichen 850 auf 1000 Kubikzentimeter aufgebohrt und wird mittels Valeo-Anlasser zum Dienst gerufen. Ferner wurden die Köpfe der späteren Le Mans IV angepasst, die dann ja ab Werk mit dem vollen Liter Hubraum gesegnet war. Mit erleichterter Schwungmasse dreht der Motor knackig und kernig hoch. Er stößt durch die 40-Millimeter-Zwei-in-Eins-Krümmer von Max, in Kombination mit dem Eigenbauendtopf, heftige Lebenszeichen aus, die hundertprozentig der passiven Sicherheit im Straßenverkehr dienen. Guzzi-Fahrer wissen, wie gierig der Sound des asymmetrischen Twins ist – vor allem, wenn in der Schrittgegend noch zwei dicke Dell'Ortos offen Luft in den Motor saugen. Die Fußrastenanlage stammt von Tarozzi und wurde so modifiziert, dass der 1,90 Meter große Fahrer vernünftig schalten und walten kann. Die Lenker der LM III wurden seitenvertauscht und gedreht, damit sie im gewünschten Winkel und tiefer stehen.

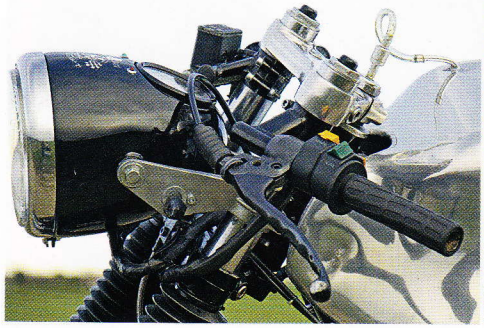
Der Gesamteindruck des Bikes wird von dem 27 Liter fassenden Aluminiumtank von WBO dominiert, über den sich der Fahrer hin zu den Stummellenkern spannt. An ihn schließt sich eine gekürzte Höckersitzbank an, die seinerzeit von Moto Spezial vertrieben wurde. Ebenfalls von Moto Spezial stammt der unter dem Getriebe montierte Batteriehalter, durch den ein aus- beziehungsweise aufgeräumtes Rahmendreieck möglich wird. Am gekürzten Rahmenheck entfernte Axel das ursprünglich angebrachte Rücklicht und montierte vorne und hinten Mini-LED-Blinker von Blaze. Die hinteren Blinker integrieren Brems- und Rückleuchte und ergeben einen sportlichen Look, da sie vor den Federbeinen kaum auffallen und der Höcker alleine die Heckansicht dominieren kann.

Es war für Axel wichtig, möglichst viele Anbauteile aus dem Blickfeld verschwinden zu lassen. Ein altes DKW-Lampengehäuse nimmt den originalen Moto Guzzi-Tacho sowie Teile der Bordelektrik auf und bringt Ordnung an die Gabelbrücken.





Axel und seine Kumpels waren schon mehrmals bei der Tourist Trophy auf der Isle of Man – stark davon geprägt sind Aussehen von Fahrer und freiansaugender Moto Guzzi Le Mans. Der Alutank von WBO bekommt durch regen Gebrauch eine wunderschöne Patina



Die Lackteile wurden nicht mit Aufklebern gestaltet, sondern die Raceflagstripes und Startnummern sind in Air-Brush-Technik lackiert. Die im Design stark an den „Ace Cafe-Look" angelehnte Moto Guzzi begeistert durch ihren extrem hohen Spaßfaktor. Sound, Straßenlage, Motorcharakteristik einer solchen Le Mans sind einzigartig. Das Rückdrehmoment des Motors macht das Bike unter anderem besonders fühl- und erlebbar. Keine Ausgleichswellen, Gummidämpfer, Geräuschfilter…

Das Motorrad lebt und ist subjektiv über alle verfügbaren Wahrnehmungsebenen mit dem Fahrer verbunden. Dies fällt vor allem dann auf, wenn man von einem moderneren Krad auf die 31 Jahre alte Guzzi umsteigt. Axel bewegt seine Le Mans nicht nur oft und gerne auf der Straße. Auch auf der Rennstrecke ist es sowohl für den Fahrer, als auch für die Zuschauer ein Genuss, den Italo-Twin im Zweikampf mit BMWs und Vierzylinderbikes aus Japan zu erleben. Auf der Klassikwelt in Friedrichshafen begeisterten Mann und Maschine schon mehrmals das Publikum. Beim Cafe Racer-Sprint am Glemseck 101 konnte sich Axel mit der Guzzi im Jahr 2011 bis ins Viertelfinale vorkämpfen und schied dort erst gegen den späteren Sieger auf einer zwanzig Jahre jüngeren Triumph aus. So Mancher wird sich noch an die Starts erinnern, bei denen das Vorderrad der Guzzi in Richtung Solitude-Himmel stieg.

Axel jedenfalls hat seinen 2003 getätigten Kauf nicht bereut und freut sich schon darauf, in der kommenden Saison seinen Clubkameraden auf ihren BMWs, BSAs, Hondas und Triumphs zu zeigen, wo der italienische Hammer hängt. □

TECHNISCHE DATEN: ACE MOTO GUZZI LE MANS III

Leistung: 90 PS bei 7600/min, maximales Drehmoment 90 Nm bei 6500/min

Höchstgeschwindigkeit: 206 km/h

Motor: Viertakt-Zweizylinder-V-Motor, luftgekühlt, zwei Ventile pro Zylinder, ohv. Hubraum 1000 ccm. Verdichtung 9,5:1. Zwei Dell'Orto-Rundschiebervergaser, ∅ 40 mm, erleichterte Schwungscheibe

Fahrwerk: Doppelschleifenrahmen aus Stahlrundrohren, Telegabel, ∅ 42 mm, Hinterradschwinge kegelrollengelagert, zwei FAC-Federbeine. Fünfganggetriebe. Kardanantrieb. Gewicht fahrfertig zirka 225 kg. Tankinhalt 27 Liter

Bremsen: vorne Vierkolben-Festsättel, hinten Zweikolben-Festsattel, Bremsscheibendurchmesser vorne/hinten 320/280 mm. Tarozzi-Fußrastenanlage, Le Mans III-Stummellenker

Reifen: vorne 120/70-17 auf 3,50 x 17-Akront-Leichtmetallfelge Speiche, hinten 160/60-17 auf 4.25 x 17-Akront-Leichtmetallfelge Speiche. Radstand zirka 1535 mm

Kontakt: axel_persy@web.de