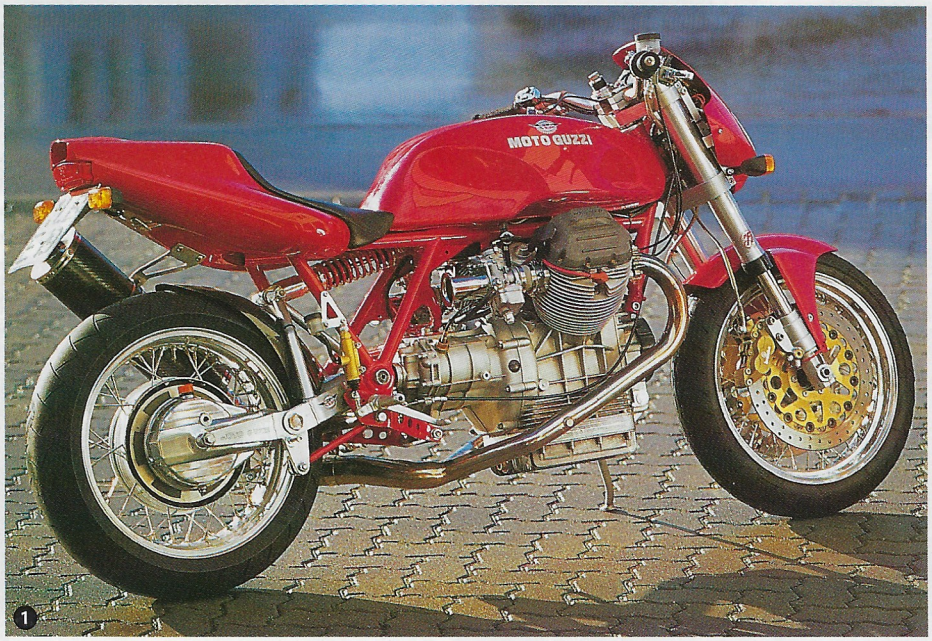
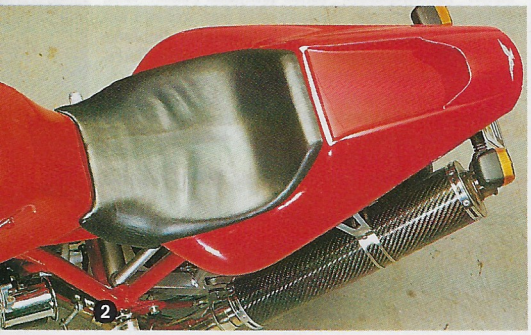
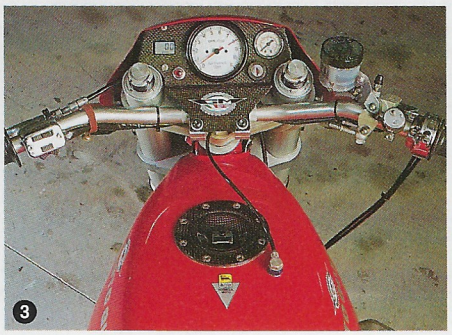
Adler perfekt

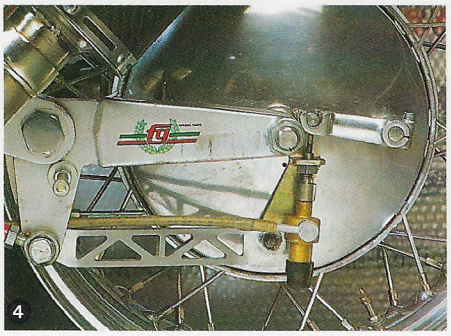
Ganz in der Nähe von Stuttgart läuft eine gnadenlos gute Moto Guzzi Le Mans. MO hat den Leckerbissen gesehen und gefahren. Jetzt sind Sie dran

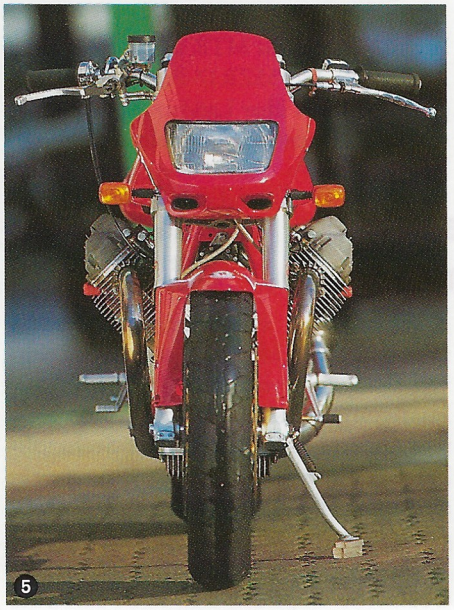


Fotos: Kai-Uwe Widdecke









SANFTE GEWALT

1. 82 bullige TÜV-PS, 172 Kilogramm leicht, rot
2. Schlank gemacht: Elegantes Fließheck von der Supermono
3. Klein und leicht: Vom Fahrradtacho bis zur Öldruckanzeige
4. Alt und neu: Die hydraulisch betätigte Trommelbremse aus der V7 zieht gut
5. Rank und schlank: Breiter als die KLE-Nase sind nur Lenker und Zylinder

Aus der Reihe großartiger Sportmaschinen, die durch kraftvolle Fahrleistungen, präzise Straßenlage und inspirierendes Charisma hervortreten konnten, ist die Moto Guzzi Le Mans nicht wegzudenken. Leider hat die Weiterentwicklung des 90 Grad V2 irgendwann, aus welchen Gründen auch immer, ein Ende gehabt. Ein Nachfolger war lange Zeit nicht in Sicht. Erst jetzt macht Moto Guzzi mit neuen Kultmotorrädern wie der brutalen Centauro zaghafte Versuche, wieder Motorräder zu bauen, an denen man nicht vorbei kommt.

Tatsache ist jedoch, daß alte Guzzis immer noch zu den im Alltag häufig gefahrenen Maschinen gehören. Wer so einen Adler sein eigen nennt, stellt plötzlich fest, daß die Guzzi einem Rohdiamant gleicht. Der schnörkellose Aufbau ist ideal, um überflüssiges Gewicht abzuspecken. Mit wenigen, aber konsequenten Verbesserungen kann aus einem sturen Geradeausläufer ein Kurvenkiller werden, das Triebwerk besitzt enormes Leistungspotential, ohne schon bei moderatem Tuning gleich den Heldentod zu sterben.

Einer der das genutzt hat, um aus seiner Le Mans II ein unglaublich faszinierendes Gerät zu machen, ist Uwe Raff. Vorteil für ihn: Als Mitarbeiter der Firma Mörk Motorradtechnik in Leonberg-Höfingen kann er enormes Potential an Erfahrung mit den italienischen Zweizylindern nutzen. Kein Frickeln Pi mal Daumen mit dubiosen Zubehörteilen also, sondern engagiertes Schrauben – die Ergebnisse wurden auf dem Leistungsprüfstand und auf über 7000 Kilometern geprüft und für gut befunden.

Die Guzzi ist unglaublich. Wir stehen und starren der roten Maschine auf die Zylinder wie einer schönen Frau aufs Dekolleté. Die Proportionen sind radikal und knapp, aber ausgewogen. Der für das Zentralrohrchassis geformte Boden des Daytona-Tanks eröffnet neue Räume, dort sitzt jetzt die gesamte Elektrik versteckt. Der umgangreiche Rohrverbund am Lenkkopf macht den Rahmen steif. Das Rahmenheck ist aus Reynolds-Rohren geschweißt, die nur 0,7 Millimeter Wandstärke aufweisen – radikale Gewichtsersparnis aus dem Fahrrad-Lager.

SCHNELLER STAHL
Mit der 950er Guzzi fährt man nicht einfach so nebenher. Motor und Fahrwerk sind prima, verlangen aber Konzentration. Wer sich darauf einläßt, wird belohnt. Come feel the noise!

An der Front glänzt eine 40er Forcella Italia Upside down-Gabel, die kräftigen Gabelbrücken haben deutlich weniger Offset als die der Seriengabel. Allein dadurch schrumpft der Radstand um 30 Millimeter. Im Heck steckt geballte Technik. An einem stark verlängerten, auf die modifizierte Parallelogrammschwinge aufgeschweißten Rohr-Cantilever wirkt ein theoretisch viel zu weiches FAC-Federbein. Durch die veränderten Hebelverhältnisse wirkt es aber optimal und kann seine Vorteile, geringes Gewicht bei komfortablem Ansprechverhalten, ausspielen.

Mir reicht's. Ich will fahren. Böse rumpelt die schlanke Maschine los

Mir reicht's. Ich will fahren. Der auf 950 cm³ gebrachte V2 mit der selbstgefertigten, TÜV-konformen Edelstahl-Auspuffanlage, die in einem grandiosen Termignoni-Kohlefaserdämpfer endet, grollt dumpf los. Auf der Strecke kann das Triebwerk vollkommen überzeugen. Ab 2000/min steht ruckelfreie Leistung zur Verfügung, 1500 Umdrehungen später rumpelt die schlanke und leichte Maschine mit beeindruckender Drehfreude böse los. Etwas Eingewöhnungszeit braucht man schon, um mit dem Getriebe klar zu kommen, aber mit präziser Schaltarbeit und etwas Zwischengas flutschen die Gänge. Selbst auf wenigen Metern bei Eiseskälte reißt die Ausstrahlung des Motorrads mit.

Die Sitzposition am etwas zu breiten Lenker ist aggressiv, aber nicht unbequem. Auch im Straßenverkehr läßt sich die Maschine problemlos dirigieren. Draußen, auf den Sträßchen zwischen Hecken und Zäunen, will sie aktiv gefahren werden, die Supersportreifen schaffen ein leicht kippeliges Gefühl beim Einlenken. Sobald aber der Radius steht, hustet einen dieser herrlich bratzende Motor mit Rädern neutral aus der Ecke und reißt die nächste Gerade ab. Das Ensemble aus Gabel und Federbein arbeitet prima, regelrecht komfortabel, Aufstellmoment vom Kardan ist dank der penibelst abgestimmten Parallelogrammschwinge absolut nicht vorhanden. Nach kurzer Zeit steht für mich fest: Wenn Guzzi, dann so. *Johnny Riegsinger*

TECHNISCHE DATEN

MODELL: MÖRK-GUZZI LE MANS 950

Charakter: Ballermann

Preis: 50 000 Mark, TÜV abgenommen

Leistung: 82 PS (60 kW) bei 6800/min. Maximales Drehmoment 89,4 Nm bei 6000/min

Motor: Viertakt-Zweizylinder V-Motor, fahrtwindgekühlt. OHV, Zweiventiler, 90 Grad. Bohrung x Hub 88 x 78 mm, Hubraum 948 cm³, Verdichtung 10,2. Naßsumpf-Druckumlaufschmierung. Zwei Dell'Orto-Vergaser, ∅ 38 mm. Kontaktzündung, Elektrostarter. Fünfganggetriebe. Endantrieb über Kardan

Fahrwerk: Modifiziertes Le Mans II-Chassis. Forcella Italia Upside down-Gabel. Parallelogrammschwinge mit FAC-Federbein. Bereifung vorn 120/70 ZR17, hinten 180/55 ZR17, Michelin TX 15/TX 25. Scheibenbremse vorn, Trommelbremse hinten

Maße und Gewichte: Radstand 1435 mm, 30 mm kürzer als Original LM II, Leergewicht 172 kg, Tankinhalt 19 Liter

Kontakt: Gerhard Mörk Motorradtechnik, Paul-Ehrlich-Straße 1, 71229 Leonberg-Höfingen