

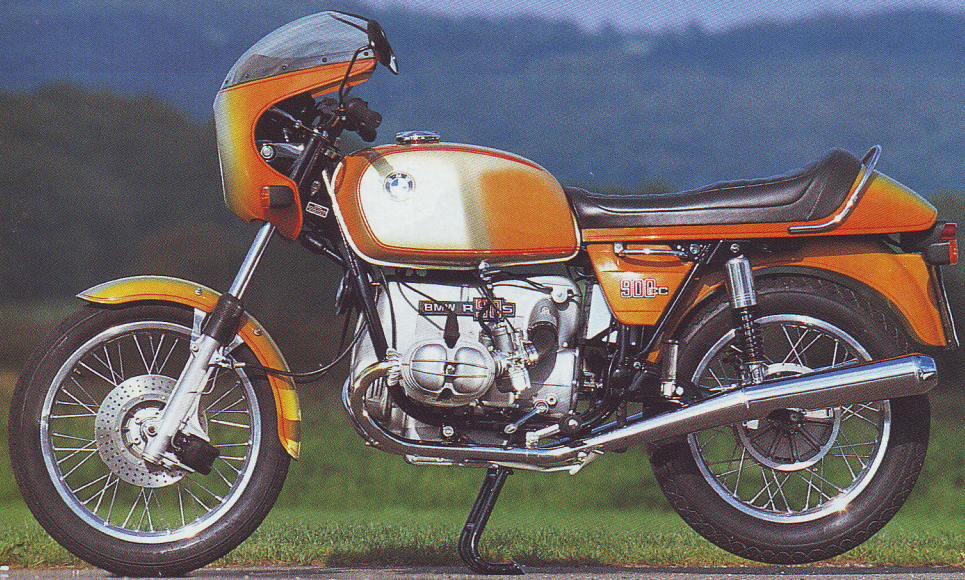
Meilensteine der jüngeren Motorradgeschichte. Vor einem Vierteljahrhundert gehörten diese beiden Twins zur sportlichen Speerspitze Europas, galten als absolute Traummaschinen ambitionierter Kraftradfahrer, denen japanische Vierzylinderware misshagte. Und heute?

BMW (links) und Moto Guzzi (rechts) streckten damals wie heute ihre Zylinder keck in den Fahrtwind. Der bayerische Boxer und der italienische V2 leben in modernisierten Varianten fort. Genau wie die Faszination ihrer charakteristischen Antriebe

BMW R 90 S

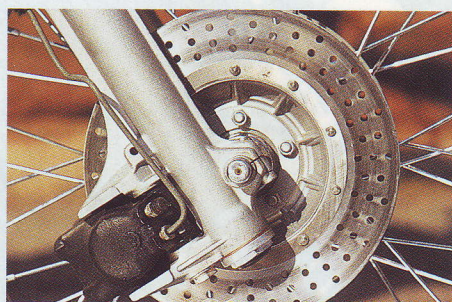
Moto Guzzi Le Mans





Fotografenlust. Selten gab's ein Serienmotorrad mit leuchtenderer Lackierung als die R 90 S

Montägliche Redaktionskonferenz, der Chef spricht den Ruhigsten (also mich) an, Mission: Vergleichstest der beiden Youngtimer. Schön und gut, nur warum ausgerechnet ich? Gehöre ich doch zu denen, die froh sind, erst Mitte der Achtziger das Motorradfahren begonnen zu haben. Auf meist perfekt funktionierenden, leichten Japanern zudem. Und nun das! Zwei – aus meiner Sicht – ungehobelte, technisch hoffnungslos veraltete Eisen-



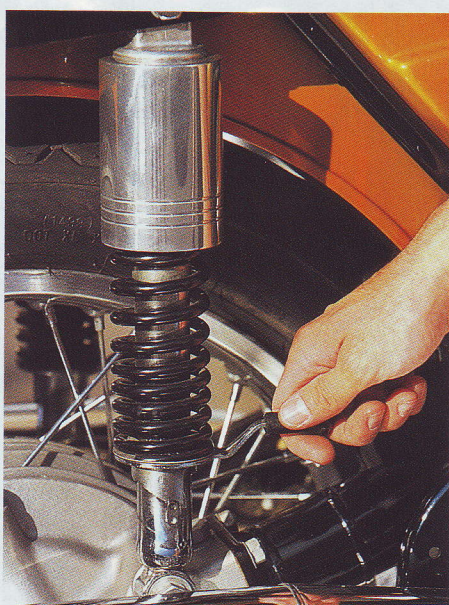
Von ABS noch keine Spur. Doppelscheibenbremse mit – aus heutiger Sicht – schwacher Verzögerung und schlechter Dosierbarkeit

klötze. Einmaligen Charme sollen sie haben, gar ein unvergessliches Fahrerlebnis garantieren. Aha. Und warum macht er's dann nicht selber und schiebt mir statt dessen lieber den Schlüssel der Fireblade zu...?

Na gut,nehm' ich's halt als sportliche Herausforderung. Erster Stolperstein: Welchen Maßstab legt man bei solchen Schätzchen an? Im heute bei uns üblichen und bewährten „MO Bewertungskasten“, bei dem streng auf möglichst perfekte Funktion geachtet wird, wären sowohl R 90 S als auch Le Mans bestimmt drastisch im Minus. Das würde ihnen ganz sicher nicht gerecht, auch wenn's meine anfängliche Abneigung bestätigen würde. Soviel ist auch mir klar: Solche Motorräder



Komplettangebot im Cockpit. Schon in den Siebzigern waren BMWs überdurchschnittlich gut ausgestattet

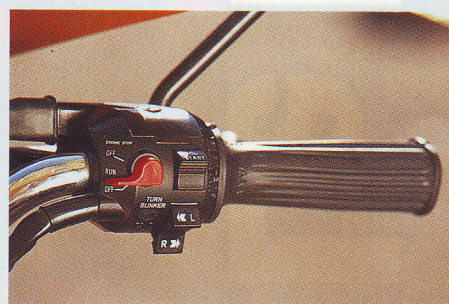


Auf Soziusbetrieb vorbereitet. Blitzschnell lässt sich die Vorspannung der Federbeine mittels Hebelchen anpassen

werden mit den Sinnen besser erfahren als mit Datarecording und Meterstab. Der gute alte Popometer mit direkter Verbindung zu Bauch und Herz unter Ausschaltung der Ratio ist hier gefragt. Und ja, Emotionen sind angesagt.

Wie nähert man sich nun als einigermaßen geschichtsbewusster und eher junger

Solche Motorräder werden mit allen Sinnen erfahren. Und nicht mit Data-recording und Meterstab



Daumentanz. Die Gestaltung von Blinkerschaltern war für BMW-Ingenieure schon immer ein Experimentierfeld

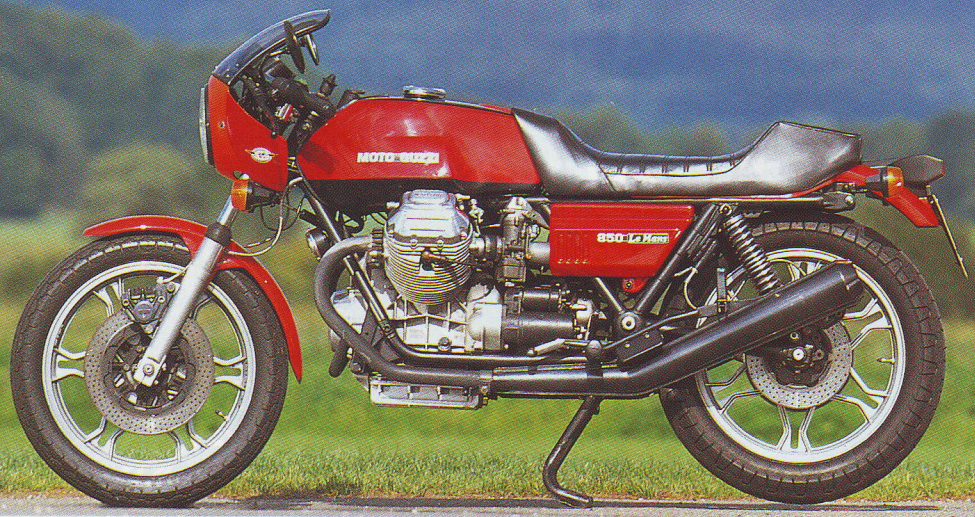
Motorradfahrer solchen rollenden Legenden wie der BMW R 90 S und der Moto Guzzi Le Mans? Maschinen, von denen reifere Semester schwärmen, von denen früher so viele geträumt haben und nur wenige das Glück hatten, sie auch fahren oder gar besitzen zu dürfen. Welches Maß an Ehrfurcht ist angebracht, wie darf ich als „zu spät Geborener“ diese beiden Youngtimer anfassen? Zierlich wirken sie ja nicht gerade, also kann ich ruhig voll zulangen. Ups, ich muss sogar richtig kräftig anpacken, das sind beim Rangieren recht schwere Brocken.

Charakteristisches

Merkmal sowohl der BMW als auch der Moto Guzzi sind eindeutig ihre massiven Zweizylindermotoren. Einerseits der bajuwarisch-berlinerische Boxer, der wie eh und je seine beiden Zylinder links und rechts weit in den Fahrtwind rausstreckt. Der englische Begriff „Flat Twin“ gefällt mir dafür nach wie vor am besten. Unter der Kurbelwelle liegende Nockenwelle, über Stößelstangen und Kipphebel betätigte Ventile. Andererseits der deutlich schlanker wirkende V2 aus Mandello del Lario. Zylinderwinkel 90 Grad, Kurbelwelle ebenfalls quer zu Fahrt rotierend. Und auch das Ventilbetätigungsprinzip ist ähnlich, nur dass bei der Guzzi die



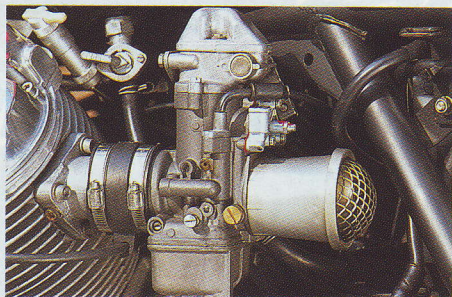
Mit kleingemachtem Fahrer und enger Lederkombi wurde die BMW R 90 S in den Siebzigern mit satten 195 km/h gemessen. Wir haben das erst 114 Kilometer alte Museumsstück natürlich nicht voll ausgequetscht, sondern ehrfürchtig und niedertourig rollen lassen



Lang, flach, niedrig. So wie die Le Mans I sahen Sportmaschinen in den Siebzigern aus

Nockenwelle über der Kurbelwelle liegt. Eindeutig zwei Vertreter der Kategorie schwerer Maschinenbau.

Sicherlich wird das Fahren der beiden Youngtimer für mich zum Zeitsprung in die Siebziger. Aber wird's auch ein Erlebnis der besonderen Art, von dem ich noch meinen Enkeln erzählen könnte? Oder werde ich den Tag verfluchen, an dem ich dem Test zugestimmt habe? Eine gewisse Spannung und Nervosität macht sich breit. Schließlich sind das keine brandneuen, relativ leicht zu ersetzenden Test-



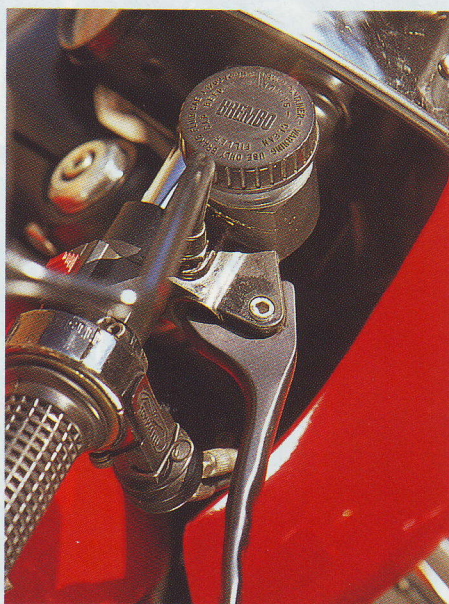
Gieriger Schlund. Die offenen Dellortos sind natürlich schöner anzuschauen als die heute üblichen Plastik-Airboxen

maschinen, sondern Raritäten mit steigendem Liebhaberwert. Vor dem Fahren aber zunächst kurz zur Historie.

Offiziell vorgestellt wurde die damals mit 67 PS stärkste und sportlichste BMW im August 1973. Bereits im Frühjahr '71 gelang Motorradtesterlegende Ernst „Klacks“ Leverkus die konspirative Testfahrt eines 900er Prototyps auf 75/5-Basis – ausführlich beschrieben in seinem Buch „Die faszinierenden Motorräder der 70er Jahre“. Drei Jahre lang wurde die R 90 S produziert, um später von der R 100 S abgelöst zu werden. Insgesamt 17455 Stück wurden gebaut und zum Preis von zuletzt 9510 Mark angeboten. Unser Testmotorrad stammt aus dem BMW-Museum und hatte bei der Ankunft in der Redaktion



Tiefer Blick. Die sehr flache Verkleidungs-scheibe verdeckt bei aufrechter Sitzhaltung den Blick auf die Kontrollleuchten



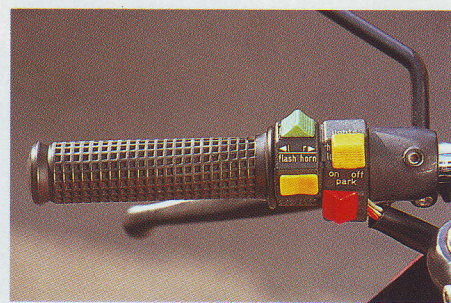
Italienisches Duo. Brembo-Zylinder und Tommaselli-Gasgriff, letzterer erfordert einen gut ausgebildeten Unterarmmuskel

sage und schreibe nur 114 Kilometer auf'm Tacho. Entsprechend baten die freundlichen Herren von „BMW Mobile Tradition“ um schonende Fahrweise.

Etwas jünger als die

BMW ist die 850er Le Mans. Im Herbst 1975 wurde sie auf der Messe Mailand

Zwei Motoren der Kategorie „schwerer Maschinenbau“. Rustikale Twins mit unverwechselbarem Charakter



Daumenkrampf. Auch bei Moto Guzzi hatte man damals noch nicht die optimale Blinkerbetätigung ausgetüftelt

vorgestellt, quasi als Reaktion auf die immer stärker aufkommenden japanischen Vierzylinder. Auch sie basiert auf einer 750er, erste Prototypen mit 850 ccm waren schon 1972 in der Erprobung. Mit flachem Lenker, kleiner Lampenmaske und Höckersitzbank ausgestattet, warfen der anfangs über 10000 Mark teuren Maschine vor allem sportlich ambitionierte Fahrer heiße Blicke zu. Rund 1100 Le Mans I fanden den Weg nach Deutschland, Importeur war damals die Deutsche Motobécane GmbH in Bielefeld. Unsere Testmaschine mit Erstzulassung Juli 1977 hat knapp 50000 Kilometer auf dem Tacho und entsprechende Gebrauchsspuren, ist aber bis auf die Stahlflex-Bremsleitungen serienmäßig.

Jetzt aber los,

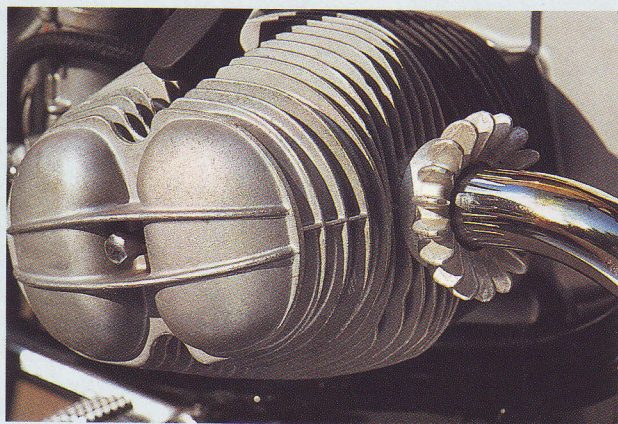
gönnen wir uns einen Ausflug auf die Schwäbische Alb. Langgezogene und enge Kurven, glatter und holpriger Straßenbelag, sattes Grün und strahlende Sonne. Ein schöner Sommertag, untermalt vom vollmundigen Bollern der mattschwarzen Lafranconis und heiserem Boxer-Sound. Aber auch ein Tag, der Augen öffnet. Kupplung, Gasgriff und vor allem das Handling – alles braucht für heutige Verhältnisse recht hohe Bedienkräfte. Auch das Auf- und Abbocken geht anders als



Wer die 850er
Le Mans treiben will,
muss bereit sein,
sich anzustrengen.
Der – mit Verlaub – sture
Bock braucht über-
deutliche Lenkerinputs,
hält dann aber
entschlossen die Linie.
Ergebnis: tiefe
Befriedigung oder noch
tiefere Verzweiflung



BMW R 90 S. Damals eine Sportmaschine, heute allenfalls ein braver Tourer. So ändern sich mit der Zeit die Maßstäbe. Dem Boxermotor blieb BMW immer treu, die große Fangemeinde weiß es zu schätzen. Und zahlt für gut erhaltene Exemplare Spitzenpreise



gewohnt, statt festem Tritt auf den Ausleger braucht's einen schwingvollen Zug am jeweiligen Griffbügel.

Benzinhähne links und rechts geöffnet, Choke gezogen und Druck aufs Knöpfchen: Beide Twins springen willig an und schütteln im Leerlauf ruhig vor sich hin. Soundmäßig schlägt die rote Italienerin die güldene Teutonin um Längen. Ein warmes Auspuffbollern wird von gierigem Schnüffeln der offenen Vergasertrichter begleitet. Typisch gedämpfter Boxer-Klang hingegen beim Flat Twin.

Kupplung ziehen – wie erwähnt eine auf Dauer kraftraubende Übung – und ersten Gang einlegen. Überraschenderweise geht das bei der BMW ab und zu sogar bei voll gezogenem Kupplungshebel und mit geringem Krafteinsatz. Auch das Le Mans-Getriebe lässt sich willig schalten, erfordert aber eine präzise Bedienung.

Einmal in Fahrt

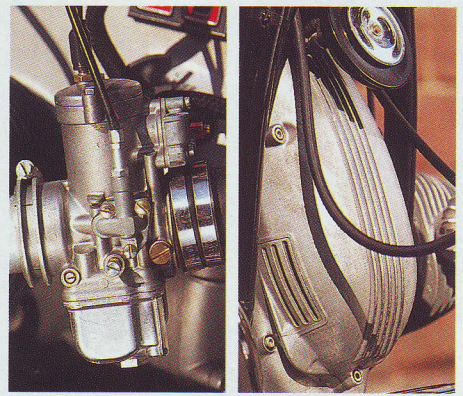
werden die beiden Motorräder gefühlsmäßig gleich um etliche Kilogramm leichter. Vor allem die R 90 S lässt sich geradezu easy dirigieren, die aufrechte Sitzposition nahe am Lenker unterstützt den Fahrer dabei. Anders die Moto Guzzi. Über den Tank gestreckt greift der Fahrer nach dem tiefen Lenker und muss vor allem in engeren Biegungen kräftige Lenkimpulse generieren. Stur zieht die flache Le Mans dann

ihre Bahn, längere Kurvenpassagen werden mit ihr somit zur kraftzehrenden und schweißtreibenden Arbeit.

Kraft erfordert auch das Aufziehen des Gashahns, deshalb gewöhnt man sich auch schnell an eine weitere Guzzi-Eigenheit: das Integralbremssystem. Für Verzögerung genügt in erster Linie ein kräftiger Tritt aufs Bremspedal, die rechte Hand kann voll am Gasgriff bleiben. Der Handhebel wirkt nämlich nur auf eine der beiden Scheiben am Vorderrad, die andere wird zusammen mit der Hinterbremse vom Fußpedal beaufschlagt.

Herkömmlich dagegen die Bedienung der BMW-Bremsen, allerdings bieten sie aus heutiger Sicht erschreckend schwache Verzögerung. Für Schrecksekunden sorgt mitunter auch das Fahrwerk der Weißblauen. Die weich gefederte und unterdämpfte Gabel verträgt sich mit den straffen Federbeinen und dem Antriebsmoment des Kardans nicht sonderlich gut. Ergebnis ist ein Gefühl, als ob der Rahmen sich verwinde – gewöhnungsbedürftig.

Überhaupt muss sich der Fahrer mit diesen Youngtimern mehr auseinandersetzen als mit Motorrädern des Jahrgangs 2000. Das zeigte mir ein direktes Umsteigen von der Le Mans auf eine Honda Fireblade überdeutlich: handlich wie ein 125er Roller, geringe Bedienkräfte, perfekte Funktion beim japanischen Supersportler.



State of the Art vor knapp 25 Jahren: Dellorto-Schiebervergaser mit Beschleunigerpumpe (links). Schmal und hoch wölbt sich der Lichtmaschinenendeckel zwischen den Rahmenrohren (rechts)

Technische Daten

Modell: BMW R 90 S

Preis: 9510 Mark (Neupreis 1976)

Leistung: 67 PS (49 kW) bei 7000/min. Maximales Drehmoment 76 Nm bei 5500/min

Motor: Viertakt-Zweizylinder-Boxermotor, luftgekühlt. Zwei Ventile pro Zylinder, ohv. Bohrung x Hub 90 x 70,6 mm, Hubraum 898 ccm, Verdichtung 9,5. Zwei Dellorto-Schiebervergaser, Ø 38 mm. Unterbrecherzündung. Elektrostarter. Fünfganggetriebe. Endantrieb über Gelenkwelle (Kardan)

Fahrwerk: Stahlrohr-Doppelschleifenrahmen. Vorn Telegabel, Federweg 200 mm. Hinten Stahlrohrschwinge mit zwei Federbeinen. Vorspannung einstellbar, Federweg 125 mm. Bereifung vorn 3.25-19 54H, hinten 4.00-18 64H. Vorn Doppelscheibenbremse, Ø 260 mm, hinten Simplex-Trommelbremse, Ø 200 mm. Radstand 1465 mm, Sitzhöhe 820 mm, Tankinhalt 24 Liter. Gewicht vollgetankt 224 kg

Gebrauchtpreise: 5000 bis 7000 Mark (Zustand 4), 7000 bis 9000 Mark (Zustand 3), 9000 bis 12 000 Mark (Zustand 2)

Gepflegte Langeweile schimpfen das Traditionalisten, denen genau das ein Dorn im Auge ist.

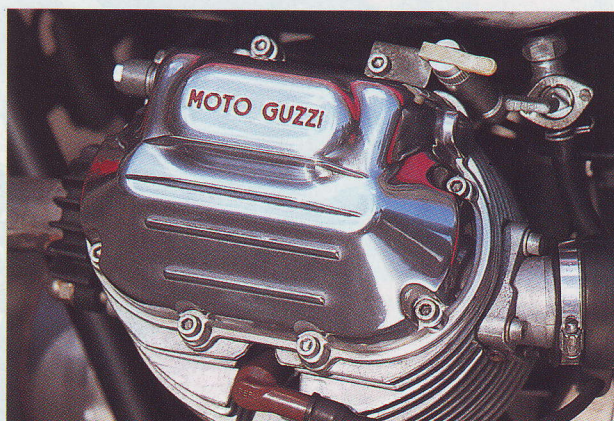
Eine ganz andere Faszination

bieten hingegen R 90 S und Le Mans. Gerade durch die Auseinandersetzung mit ihren Eigenarten entwickelt der Fahrer eine ganz andere Beziehung zu ihnen. Vor allem die Motoren halten noch das direkte Erlebnis von Mechanik bereit, speziell die bullige, harte Moto Guzzi spricht die Sinne des Piloten ganz anders an als heutige Motorräder. Eine zügig gefahrene Strecke von 100 Kilometern verschafft ihm eine Befriedigung, die der Fireblade-Fahrer erst nach der mindestens dreifachen Strecke, bei allerdings auch deutlich höherem Tempo, erlebt.

Wesentlich verbindlicher gibt sich dagegen die BMW – ganz typisch für die Marke. Bei ruhiger, konstanter Fahrt wirkt sie auch heute nicht völlig deplatziert, erst forcierte Fahrweise bringt das Fahrwerk schnell an seine Grenzen, und der Motor verkündet durch asthmatisches Röcheln seinen Unmut gegenüber allzu hohen Drehzahlen. Als Tourer durchaus ein brauchbares Alltagsgerät. Interessantes Detail an beiden Youngtimern: die einstellbaren Lenkungsdämpfer. Über Drehknöpfe am Lenkkopf lassen sie sich einstellen oder ganz ausschalten. ▷



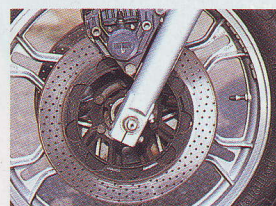
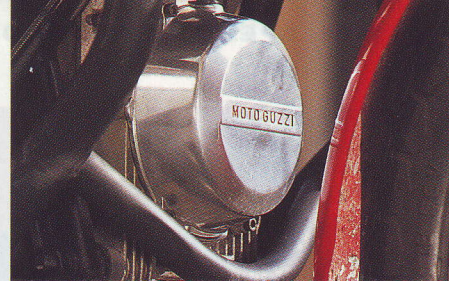
Moto Guzzi 850 Le Mans I. Unverbaute Exemplare sind eher selten, zu gern wurde dieses Modell als Basis für Café Racer-Umbauten mit ausgeräumtem Rahmen-dreieck und Drahtspeichenrädern hergenommen. Der V-Twin gehört zu den urtümlichsten Motorradantrieben und wird auch heute noch verehrt



Gepflegte, im Originalzustand erhaltene Le Mans der ersten Serie werden heute zwischen 9000 und 12 000 Mark gehandelt, abgenudelte Exemplare mit hoher Laufleistung sind mitunter schon für 3000 Mark zu haben. Auch die BMW R 90 S hat die Schwelle zum Liebhabermotorrad längst überschritten, unter 5000 Mark geht so gut wie gar nichts, für Maschinen im Topzustand werden schon mal bis zu 15 000 Mark geboten.

Kaum zu glauben, wie sich die Technik in den letzten gut zwei Jahrzehnten weiterentwickelt hat. Nie waren Motorräder benutzerfreundlicher als heute. Ob ein solcher Sprung in einer ähnlichen Rückschau 2025 erkennbar sein wird? Wohl kaum. □

**Unglaublicher
Zeitsprung.
Fünfundzwanzig
Jahre später
bedeuten eine
neue Welt**



Verbindungsrohre zwischen den beiden Auspuffkrümmern (oben). Beim Guzzi-typischen Integralbremssystem betätigt der Handhebel nur einen der beiden Bremsättel vorn (darunter)

Technische Daten

Modell: Moto Guzzi 850 Le Mans I

Preis: 10 400 Mark (Neupreis 1977)

Leistung: 70 PS (51 kW) bei 7000/min. Maximales Drehmoment 83 Nm bei 6600/min

Motor: Viertakt-Zweizylinder-V-Motor, luftgekühlt. Zwei Ventile pro Zylinder, ohv. Bohrung x Hub 83 x 78 mm, Hubraum 844 ccm, Verdichtung 10,2. Zwei Dellorto-Schiebervergaser, Ø 36 mm. Unterbrecherzündung. Elektrostarter. Fünfganggetriebe. Endantrieb über Gelenkwelle (Kardan)

Fahrwerk: Stahlrohr-Doppelschleifenrahmen. Vorn Telegabel, Federweg keine Angabe. Hinten Stahlrohrschwinge mit zwei Federbeinen. Vorspannung einstellbar, Federweg keine Angabe. Bereifung vorn 100/90-18 56V, hinten 120/90-18 65V. Vorn Doppelscheibenbremse, Ø 300 mm, hinten Scheibenbremse, Ø 242 mm. Radstand 1470 mm, Sitzhöhe 780 mm, Tankinhalt 22,5 Liter. Gewicht vollgetankt 223 kg

Gebrauchtpreise: 3000 bis 5000 (Zustand 4), 5000 bis 7000 Mark (Zustand 3), 7000 bis 10 000 Mark (Zustand 2)

