

# Le Mans

## Impressionen



Über die Jahre zusammen gefunden: Der Autor inmitten seiner Stimulanzen. Ehemalige Fischer-BoT-Guzzi, Ducati 996 SPS und die gute, alte Le Mans

VOM MYTHOS EINER MASCHINE

**Hoch das Garagentor, schauen, ah', sie ist noch immer da, das rote Ding rausrollen, die Dell'Ortos mit den Tupfern fluten, zweimal kurz am Gasgriff zupfen, die Beschleunigerpumpen zischeln Benzin ein, Zündung an**

TEXT: DR. PHIL. JOCHEN WAGNER FOTOS: WAGNER, ARCHIV

**D**er riesige Bosch-Anlasser rattert. Mit einem Schlag poltert der V2-Motor los. Die Lafranconis grollen dumpf, heißer röcheln die Ansaugstutzen über die offenen Flammsiebe der Dell'Orto-Vergaser nach Luft. Wie sie sich schüttelt früh morgens, die alte Guzzi, Baujahr 1976. Und doch nimmt sie leicht Gas an, zieht büffelnd schon von unten raus. Dass man Kraft im Unterarm braucht, um die zwei Rundschieber mit ihren starken Rückholfedern aufzuziehen, das gehört dazu.

Schnell raus aus dem Ort, am See südwärts, bevor München aufwacht und mit hektischer Betriebsamkeit das Oberland heim sucht. 26 Jahre ist die Eisenfuhrer nun alt mit ihren über 180 000 Kilometern auf dem Buckel. Ein bleibender Genuss jeder neue Kilometer. Helmkin. Die Landschaft fliegt vorbei, der Motor läuft rund, Kraft ist da, jede Menge, und wie sie kommt, eine Dynamik, die süchtig macht. Ja, alte Liebe rostet nicht, heute wie damals. Bilder draußen vermischen sich mit Bildern drinnen. Die Fahrt runter in den Süden ist auch eine in die Vergangenheit. Seliges Nocheinmal, schier zeitloses Immerwieder vom glücklichen „Es war einmal“.

### MI RICORDO, ICH ERINNERE MICH

Mailänder Salon 1975. Melancholie, Nostalgie. Den ersten Vorstellungartikel in einem Motorradheft habe ich verschlungen, tausendmal meditiert, fast auswendig gekonnt. Wie sie den anderen „...die Schau stahl: die Moto Guzzi Le Mans. Wie sie so da stand – rot, und bis in die innerste Linienführung aus einem Guss: das beeindruckendste Bike der an Schönheiten gewiss nicht armen Ausstellung...“ (Motorrad 10/76, Seite 103). ▷

Markante Silhouette,  
markanter Ton, markante Fahr-  
eindrücke. Der Ritt auf einer frühen  
Guzzi Le Mans bringt auch heute  
noch unvergleichliche Stunden





Arbeit ist Kraft mal Weg. Ob unterm Saurücken hinter Rottenburg, an der Grenze in Griesen oder im Leutaschtal: Das Herz pumpert wild gen Süden – so schon Sigmund Freud lange vor Jimi Hendrix. Also raus ins Freie,

den Zügen des endlosen Himmels hinterher. Denn Reisen kommt vom altdutschen „Risan“. Das bedeutet „aufstehen“ und „auferstehen“. Mit jeder Fahrt aufs Neue

*Das Niedrige,  
das Bullige. Es sind ihr  
weder die 70 PS noch  
die 225 Kilogramm  
anzusehen*

Heute wie damals lässt sie sich von einem Morgenmuffel wie ein Tröpfchen Wasser bewegen. „Als wir aus dem dicksten Verkehr rauswaren, kam eine Fünfhundertmeter-Gerade. Ohne alle Skrupel rissen wir die beiden 36 Millimeter Dell’Ortos auf, konstatierten knapp 190 km/h auf der Uhr, tippten vor einer vorher nie gefahrenen Linkskurve kurz auf den Bremshebel des Integralsystems – und begannen uns zu wundern. Zu wundern über das nicht im mindesten gewöhnungsbedürftige Motorrad.“ Der erste Testbericht damals war die Anleitung zur textilen, zur stofflichen Erfahrung. Der Virus war gesetzt, das Begehren erwacht, die Sucht gelegt, weitere italienische Motorradjournale waren ihr Dealer.

Weil das reale Objekt auf Deutschlands Straßen auf sich warten ließ und ich zwar gerade das Abitur, sonst aber gar nix in der Tasche hatte, blieb es zunächst beim permanenten Tagtraum. Trost und Zuversicht spendete die tägliche Losung: „Niedrig und geduckt steht sie einfach da, ohne unnötigen Schnörkel, voll auf kompromisslose Funktionalität ausgelegt. Das ganz Bullige, das ihre ‚normalen Schwestern‘ an sich haben, die Sichtbarmachung der 850 ccm, hat die Le Mans keinesfalls. Es sind ihr weder die 70 PS anzusehen noch die 225 Kilogramm fahrfertig. Ein wenig spürt man ganz zart die Möglichkeiten, die in diesem Apparat stecken; doch wer ahnt schon, dass aus diesem 90 Grad V-Motor Fahrleistungen herauszuholen sind, die sich vor keiner Konkurrenz zu verstecken brauchen?“ (Motorrad 24/76). Und wie das erst mit ein paar Kubik mehr als den originalen 838 geht, mit 948 oder 998 ccm, schärferer Nockenwelle und 40er Dell’Ortos! Kanonenkugeleffekt. Aber erst war zu warten, bis die Vorsehung aufspielte.

#### VERTRAUTES ZITAT DER NIE GESEHENEN

Frühjahr 1976. Sprit fassen mit meiner Yamaha RD 250 an der Ausfallstraße am südlichen Nürnberger Stadtrand. Ein Bollern kündete, dass eine Italienerin nahte. Das musste sie sein, vertrautes Zitat der noch nie Gesehenen. Bekehrungserlebnis?

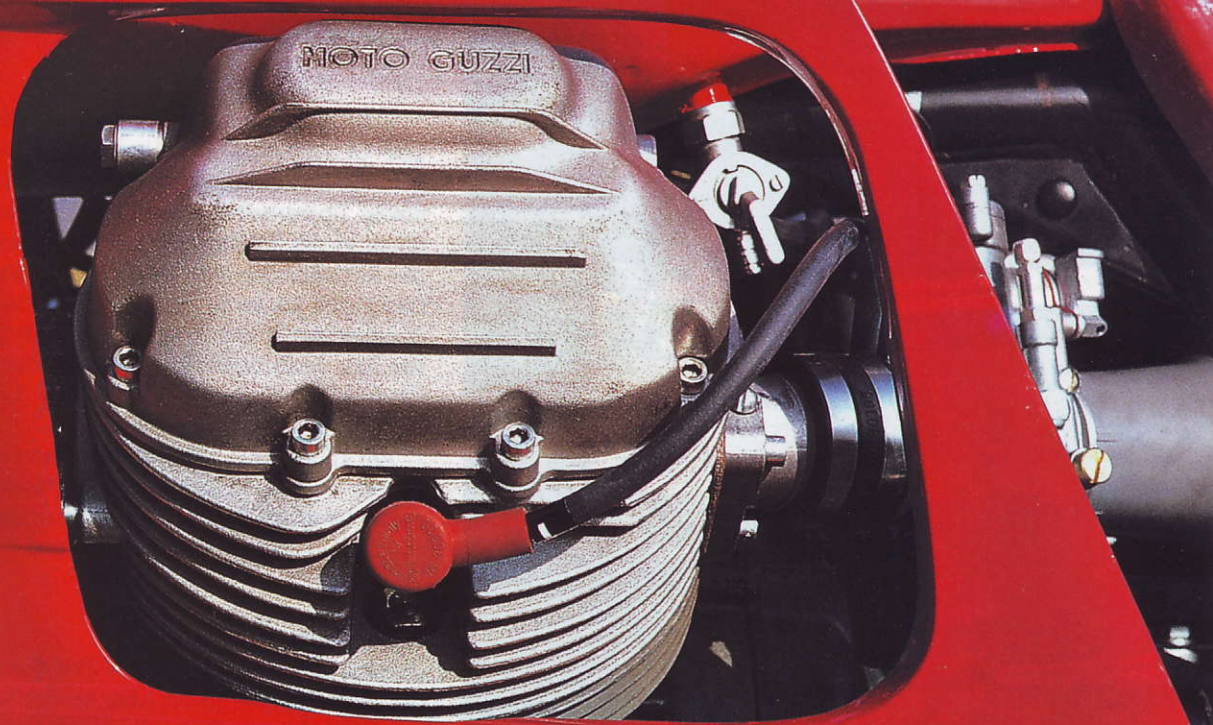
Und wirklich, die Fügung war großzügig. Der Juniorchef einer Eisdielen fuhr zum Tanken. Herzklopfen, Kontakt herstellen, eine Ausfahrt verabreden. So begann der Bazillus aufzublühen. Endlich kriegte die Idee im Kopf sinnliches Material auf dem Asphalt. Oft noch hatte ich das Glück, mit der ersten Le Mans in der Frankenmetropole zu fahren, wenn ihr Besitzer in seiner Stammdisco weilte und mir gönnte, mit der Le Mans durch die Nacht zu lafranconieren.

Bis ich selber eine hatte, im Frühjahr drauf. Ein Jahr neben der Schule nachts gejobt. Die erste große Liebe, jedenfalls was Motorräder anbelangt, dieses obskure Ding aus Metall, Plastik, Gummi und Petrolien. Ja, die Yamaha RD 250 (mit US-Satz, also ohne Luftfilter und größer bedüst), lief recht gut. Aber sie war eine ‚japanische Odelbombe‘, wie das auf fränkisch hieß.

Die Le Mans hat seither andere Maschinen kommen und gehen sehen, etwa eine Bimota DB1. Wechseln kam nie in Frage. Was anderes dazu kaufen? Anstelle einer fast schon gekauften Ducati 851 erstand ich erstmal eine BoT-Guzzi – bis heute eine schöne Baustelle. Auf ihre Art auch eine unendliche Geschichte. Wer sich richtig verguckt hat, bleibt treu – und: veredelt das Teil.

#### PERFECTIO

Zunächst waren es nur Schönheitsarbeiten. Rasch war der schwarze Lack auf dem Tank abgeblättert. Also gleich samt Rahmen alles rot und Gussfelgen golden lackiert. In Mändello noch Veglia Competizione und Tacho mit weißen Zifferblättern geordert und eine größere Halbschale montiert. Tuning? Ganz dezente Nacharbeiten. Später ein paar Agostini-Kolben. Nach 80000 Kilometern brachen die am Kolbenboden zusammen. Ein Sauglück hatte ich dabei gehabt. Eine Minute nach einer



# MOTO GUZZI

Fernsicht auf Nahliegendes durch sportlich geschnittenes Plastik. Auch Ducati-Tuner Alfred Bajohr machte Le Mansen höllisch schnell

Vollgasfahrt auf der Autobahn blockierte an einer Ampel der Motor.

Die Kolben von Meister Wahl tun seither guten Dienst. Der Rest ist Geheimnis. Sonst war nicht viel außer Freude. Gut, ein paar Lichtmaschinenanker, Wicklung gerissen, einige Kuppelungsreibrispeiben samt Mitnehmer, ein Getriebeeingangsritzel und alle 50.000 Kilometer ein Kreuzgelenk, zwei Zündrotoren und die üblichen Verschleißteile. Motor einmal neu auslagern, alles im Normalmaßbereich.

Das jüngste Schnäppchen waren kürzlich noch zwei sechs-speichige Magni-Räder. Auf der 2.25-Zollfelge vorne lösen ein 110er und auf der 3.50er hinten ein 140er Pirelli die fahrradähnlichen Phantoms ab. Die Fuhre ist damit ein bisschen handlicher und hat etwas mehr Grip. Im Keller lehnt noch eine Marzocchi-M1 R-Gabel, und hinten werde ich ihr Wilbers-Produkte spendieren. Sonst bleibt es beim alten Design.

## FAHREN, FAHREN, FAHREN

Die Le Mans treiben, das ist mehr als ein spielerisches Vergnügen, es ist auch lebendige Arbeit. Stur im Geradeauslauf und unproblematisch, weil behäbig handlich. Dass das Ding der längs gelagerten Kurbelwelle beim Beschleunigen kraft der Rotationskräfte um die Achse kippt, das spüre ich schon lange nicht mehr. Auch das Auf- und Abstellmoment der kardanbedingten Schubwirkungen im Fahrzeugheck ist unmerklich verinnerlicht.

Genauso automatisch funktioniert das Integralbremssystem, bei der per Fußhebel die linke vordere 320er und die hintere 230er Guss-Scheibe gleichzeitig gebremst werden. Wird's eng, hilft die zweite 320er Scheibe über den Handbremshebel kräftig dazu. Eine frühe Brembo-Kombination, und sie funktioniert richtig griffig mit den weicheren RR-Brembo-Bremsbelägen.



Tomaselli-Gasgriff, durch Dell'Ortos Rückhol-federn drahtig unter Zug, und Brembo-Pumpe, auch damals schon 'was Feines. Stop and go. Beschleunigung und Negativ-Beschleunigung sind als Handbreit nah beieinander

*Die Passion für  
den tieferen Sinn der  
mechanischen Bauteile  
erkennt man in  
jedem Detail*



Kurven, Kurven, Kurven. Das ist der Swing auf Asphaltmäandern. Hinterm Brünigpass geht's erst richtig los auf Grimsel-, Furka- und Sustenpass, den Hausstrecken der Guzzisten von Grüter&Gut oder Transkontinental.

Das Schmalspur-Fahrwerk der Le Mans tut gut mit. Läuft wie auf Trennscheiben. Braucht etwas Nachdruck, schneidet dafür ungemein ums Eck. Erlebniswert hundert Punkte

*Fahren  
wie aus einem  
Guss, damit man  
keinen kalten  
Arsch kriegt*

Zum Warmfahren reichen 3000, 3500 Touren, bis die drei Liter Öl auf ihre 90 Grad kommen. Ist sie warm, dann dreht sie gern, auch notfalls bis 8300/min – dazu freilich ist der Ventiltrieb etwas überarbeitet. Aber solches Hochdrehen ist gar nicht nötig. In der Tübinger Studentenzei war es für mich vor allem die Schwäbische Alb, auch der Freundin in Illertissen wegen. Das kleine Lautertal, das Wirtshaus in Bichishausen, oder das Schmiechental hinter Münsingen. Es gibt tausend Touren auf der Alb. Auch übern Lochen oder den Hegau zum Bodensee, rüber in die Schweiz zum Meister Liegme und seinen Edel-Ducatis.

Am Thuner See habe ich mal einen solchen Ducatisten angehalten; die Freundschaft geht bis heute und zählt Grüter & Gut dazu. Lang ist das ist her. Schwarzwald, natürlich. Und zum Fußballpunktespiel wöchentlich heim nach Nürnberg bei jedem Wetter.

**ARKADIEN**

„Kennst du das Land, wo die Zitronen blühn / Im dunklen Laub die Gold Orangen glühn / Ein sanfter Wind vom blauen Himmel weht / Die Myrte still und hoch der Lorbeer steht / kennst du es wohl? Dahin! Dahin! Möchte ich mit dir, oh mein Geliebter, ziehn.“

Goethes Bonmot aus „Wilhelm Meisters Wanderjahre“ lockt über Brenner, Reschen oder Maloja. Dann gilt: die kontemplative Poesie schlägt auf einer Le Mans in mechanische Manie um. Ich hatte mal eine Phase, da brauchte ich regelmäßig eine „extreme Besinnung“, Katharsis vom Alltagstrott pur. Schien wochentags früh die Sonne, ging's von Garmisch über Mittenwald und Telfs gen Innsbruck, via alte Brennerstraße – Gendarmen in Gries inklusive – nach Vipiteno. Von Sterzing dann übers Penser Joch das Sarntal runter nach Bozen und über den Ritten rüber zum Karerpass. Rauf zum Fedaiia, von Arraba gen Pordoio, Sella und Grödner Joch, noch Campolongo und Falzarego, dann runter nach Cortina d'Ampezzo. Retour über Falzarego oder Passo di Giau zum Valparola und via St. Kassian vor ins Abteital gen Bruneck. Rüber nach Brixen und wieder nach Sterzing.

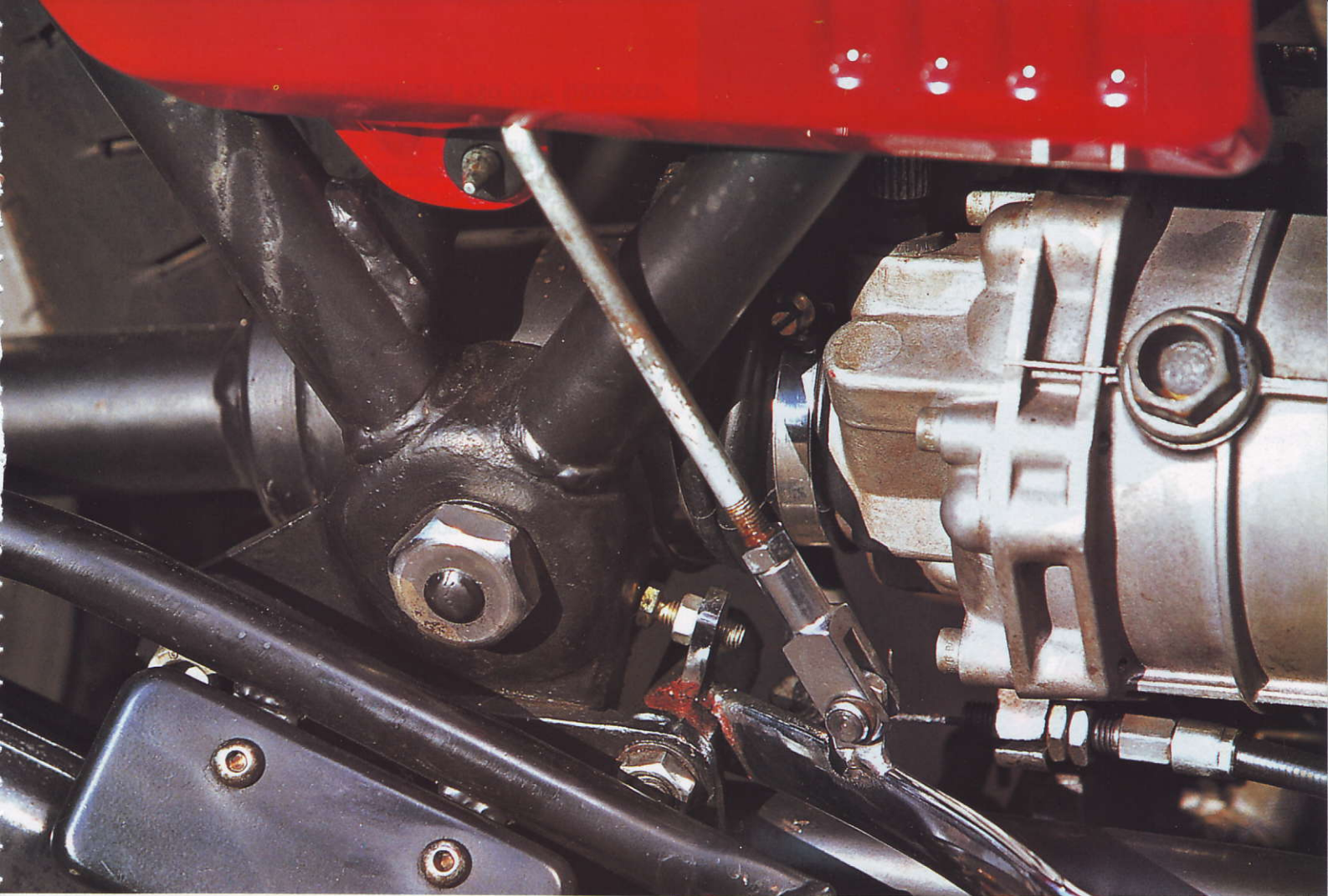
Je nach Genickstarre und Sonnenstand dann entweder schnurstracks nach Innsbruck heimwärts oder noch über den Jaufen. In St. Leonhard rechts ab zum Timmelsjoch ins Ötztal und über Imst zum Fernpass. Durch den Leermoser Talkessel unter der Zugspitze nach Garmisch.

Beweisfotos inklusive. Guzzi in die Garage, duschen, Weißbier, Brot, umfallen, schlafen. Es geht wirklich. Tour-Tur. Aber schön war's. Sinn? Keine Ahnung. Fahren halt. Und Kurven. Eine andere Variante hatte ich auch durchs Engadin: Flüela, Albula, Julier, Splügen, Como zu Freunden und zurück. Oder zum Gardasee samt Idro-Schleife. No risk, no fun? For ever young?

**KLEINE FLUCHTEN**

Das Alpenglühn ist vorbei. Aber das Fahren ist noch immer die liebste Sammlung aus der Zerstreung. Hingabe an die mechanische Skulptur und die Landschaft, ans draußen sein. Eine Form der wachbewussten Selbstvergessenheit. Kon-Zen-Tration. Flusstäler, Asphaltmäander, erste und zweite Natur vermittelt. Die Le Mans ist ein Zwischending, ein dingliches Jemand, ein personifiziertes Etwas. Gewiss ist ein Teil der Libido verschoben. Aber sie braucht den Thrill nicht mehr. Es genügen heute kleine Fluchten. Etwa auf untergeordneten Sträßchen zum Hahtennjoch und ins Namlostal.

Auch das Kühtai ist so ein Trip oder die Pillerhöhe. Wo genau die ist? Nichtwissenden wird's nicht verraten. So wenig wie die abendlichen Hausstrecken über die Dörfer zu guten Werkstätten. Denn zu viele sind schon unterwegs in den malträtierten Alpen und Flecken.



**Integral-Bremssystem wirkt auf beide Räder. So etwas müsste es auch für die eigenen Affekte geben, damit man nicht hitzköpfig oder eiskalt daherbrennt**

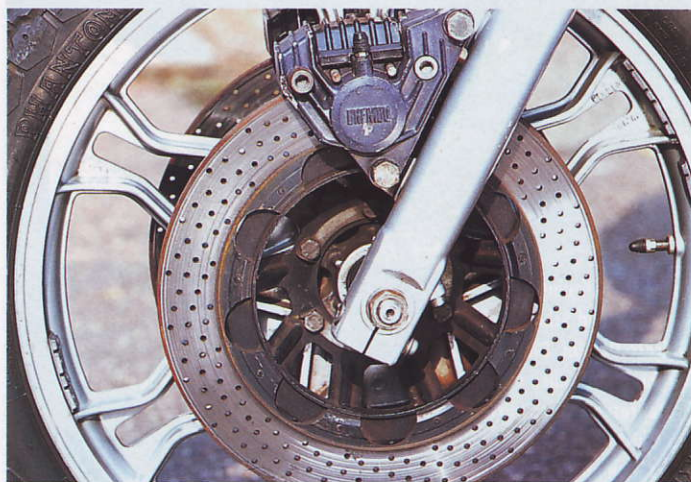
### WER LIEBT, TAUSCHT NICHT

Le Mans 1. Das ging lange gut. Bis die 916er aus Bologna kam, ein Killervirus auf der seelischen Festplatte. Was die Edelschmiede in Borgo Panigale da angestellt hat, war zuviel für die innere Festung, den Borgo. Wer liebt, geht fremd? Von Mandello nach Bologna? Von alter Liebe zu neuem Wunsch? Schließlich wurde aus dem Konflikt ein Konzept. Reife? List? Wieso immer entweder-oder und nicht auch-auch?

Schöne Dinge (mit den Menschen ist das nochmal ein anderes Kapitel) kann man viele zugleich haben. Die 916er musste her, eine Biposto ist's schließlich geworden, das war 1998. Bis die SPS 2000 im Innern loderte. Und wie geht's weiter mit Nostalgie und Euphorie? Also, Alt und Neu unter einen Hut, in die Seele, in eine Garage kriegen. Die Le Mans 1 verträgt was anderes daneben. Das Glück des leidenden Sammlers ist der Kompromiss: das Vertraute bewahren und das Neue nicht versäumen.

Gewiss, ein kostspieliger Spleen. Aber ich hab es durchgerechnet: andere Normalbürger vertrinken und verrauchen grad soviel. Immerhin: Gegen die neue MV Agusta F4 bin ich immun, zu steril, zu artifizuell, zu vierzylindrig. Das Credo heißt Traumvau aus Italien. Die Liturgie orgeln Lafranconis, Contis und Termignonis.

Kann denn Hubraum Sünde sein? In seiner Erfüllung freilich stirbt zunächst einmal der Wunsch. Er erhebt auf im neuen Wunsch. Wieder habe ich mich verguckt, über den Winter. Die Giornalis dealen weiter mit mechanischem Stoff. Das Lesen nährt den Tagtraum. Testastretta heißt die Parole nun. Portemonnaie und Familie dringen auf Entzug. Klar, die ehrenwerte Le Mans nie, also muss die SPS dran glauben. Wenn dafür der-einst eine sehr, sehr rote R in der Garage steht, wird die Trauer schon ausheilen. ▷



**Doppelscheibe, Grauguss. Beißt immer noch herzerfrischend zu**

*Göttin Velocita  
ist manchmal  
flutterhaft. Gut, dass  
wir sie einbremsen  
können*



Sonne im Sellraintal zu Kühtal und Schnee auf'm Passo di Croce Domini. Die Extreme berühren sich, alles ohne Protektoren, sprichwörtlich. Und wo's nicht weiter geht, kehrt man eben um, etwa über

den Passo die Maniva zum Baden im Idro-See. Reisen als hautnahes Erlebnis. Ein Balanceakt auf zwei Rädern mit geschärften Sinnen

*Bequem sein,  
lähmt die Sinne.  
Hauptsache frei  
atmen Mensch  
und Motor*

## AUSSTIEG AUS DER RÜSTUNGSSPIRALE?

Freilich, eine Ahnung werde ich nicht mehr los. Unser komfortrunkenes Konsumleben rührt an Grenzen. Die Überkapazitäten sprengen Geld, Zeit und Bedürfnisse. Das Begehungsvermögen kommt mit den beschleunigten Innovations- und Verfallszeiten der Dinge und Güter gar nicht mehr mit. Das bessere Neue ist des Guten Feind, darauf setzt die Logik des Marktes. Was im Juli top war, das ist womöglich nach der Internot schon out. Das Karussell des Ultraneuen spuckt immer tollere Kreationen auf den Markt. Jeder kann auf seine Façon motorradselig werden.

Die Werbung lockt, lobt und betrügt, denn die neueste Sensation gesteht, dass der gestrige Superlativ gelogen war. Zudem kosten die Illusionen aus tausend künstlichen Füllhörnern immense Ressourcen. Es ist schon eine feine Art sorgloser Schizophrenie, traumwandlerisch auf der Le Mans von der erfahrenen Natur draußen zu schwärmen, dieweil sie langsam kaputt geht. Gewiss leben wir bis in die feinsten Kapillaren des Alltags vom rasenden Tauschverkehr.

Aber wir spüren auch längst, dass wir uns ändern müssen. Die Industrie, wir selber, werden uns weiter mit köstlichem Stoff versorgen, der Droge Neuheit. Wer sagt ihr Aug in Aug, was ich habe, ist mir gut genug? Freiwillig aus der Spirale der Verschwendungseskalation auszusteigen, das wäre Revolution. Viele fürchten dies als absoluten Stillstand. Wirtschaftlich vielleicht ein Desaster? Künftig aber das Überleben. Ob die Oldtimerliebe dazu hilft?

## UNTERM SUPERLATIV IST NICHT NICHTS

Wer die Le Mans liebt, tauscht nicht. Nicht nur das Maximale ist lebenswert. Wer sagt, was ich bin, was ich habe, ist mir gut genug, der transzendiert das Diktat der Industrie ‚du sollst pausenlos begehren‘. Haben, lange haben ist auch Sein. Nach dem Dogma sündigt, wer begehrt und sein Begehren stillt. In der Warenwelt aber sündigt, wer nicht konsumiert.

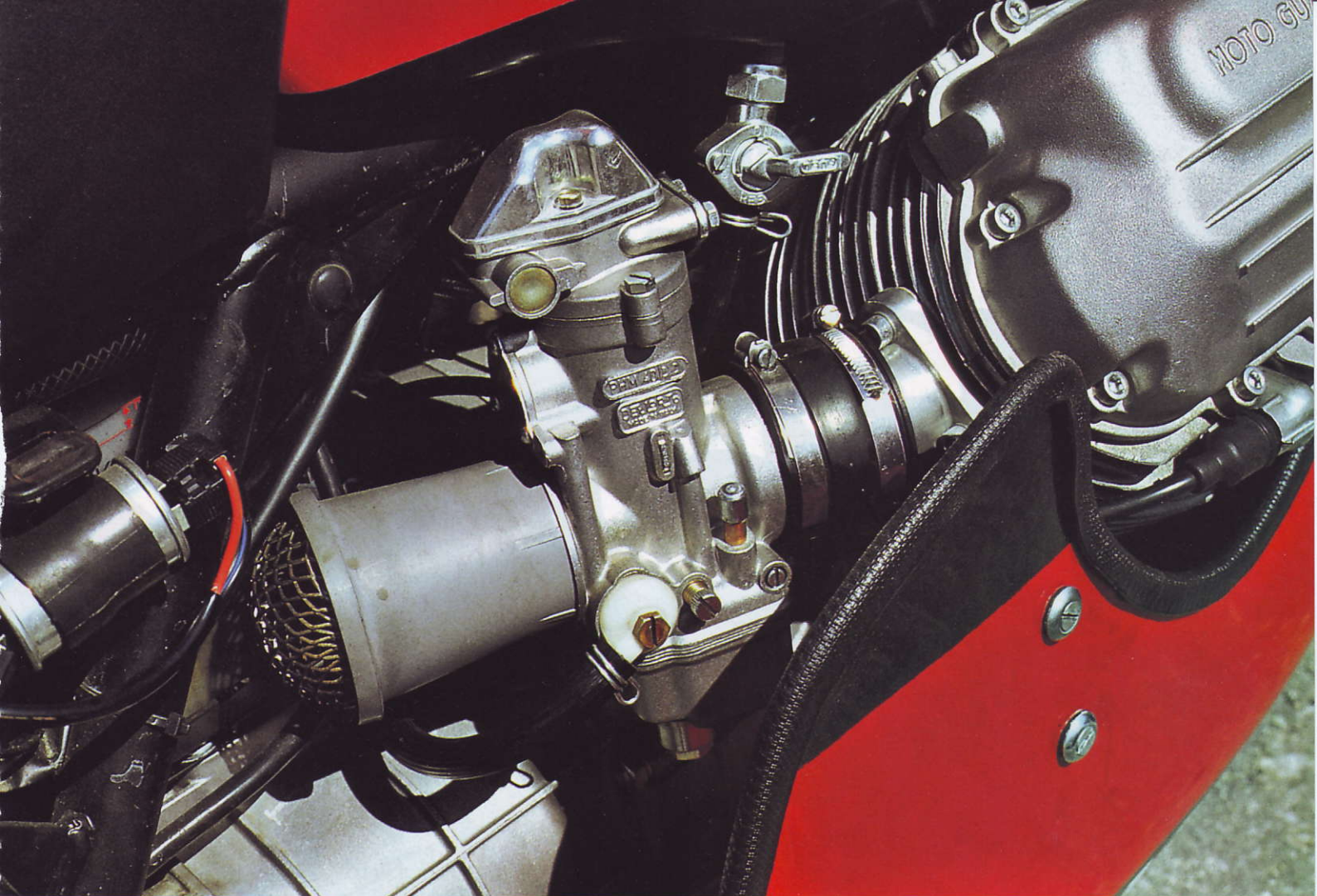
Zweifelsohne ist der Fortschritt etwa zwischen Le Mans und einer Ducati 998R gigantisch. Fahr mal die zwei mechanischen Skulpturen kurz nacheinander – das sind Welten. Ein antiquierter Eisenhaufen gegen eine Primaballerina – nach Maßstäben der instrumentellen Vernunft gemessen. Aber vom Ästhetischen her, als Liebhaber?

Das Nichtmessbare an der geliebten Maschine und der souveräne Geschmack sind eins. Es geht halt nach Lust oder Unlust. Das ist das Paradox der Le Mans. Wiewohl sie nicht perfekt ist, macht sie doch so etwas wie Vollkommenheit erlebbar. Denn es ist das Zusammenspiel zwischen Maschine und Fahrer, zwischen Guzzi und oberer Hälfte des Projektils. Guzzi fahren ist schön schufteln, etwa übers Stifiser Joch. Tu's mal mit der MV. Ehrlich, eine Qual.

Das Wunder ist, dass dir auf den für das Protzen vorm Café oder das Gieren auf der Rennstrecke gemachten Zuchtexoten dort in den Kehren nicht der Kopf vom Kragen abplatzt. Wer dennoch schwärmt, lügt. Urteilskraft vermag das Besondere aus dem Allgemeinen, das Einzigartige aus dem Immergleichen zu filtern.

„Ich liebe dergleichen Dinge nicht, die bloß für das Angaffen gemacht sind“, so Immanuel Kant in seiner Analytik des Schönen. Recht hat er. Denn Schönheit ist eine Form der Zweckmäßigkeit, ist doch „angenehm das, was den Sinnen in der Empfindung gefällt“. Mehr noch. Dies Angenehme ist auch noch nützlich, weil es von A nach B bringt, also „nicht bloß, dass es gefällt, sondern es vergnügt“ auch noch.

„Angenehm heißt jemanden das, was ihn vergnügt, schön, was ihm bloß gefällt; gut, was geschätzt, gebilligt ... wird.“ All das erfüllt die Le Mans 1 bis heute, punktuell. Das macht sie über alle Kritik erhaben. Und in ihren Macken und Schwächen findet die Liebe Halt. Wie sonst auch im Leben. Eine Guzzi ver-



**Freier Einlass, freier Auslass. Ob man die Ventile sieht oder nicht. Flammsieb am Dell'Orto und Wirbel im Lafranconi. Vor 25 Jahren noch legaler Serienzustand**

stehen, heißt, sie fahren und behalten. Denn „vom Schönen aber denkt man sich, dass es eine notwendige Beziehung auf das Wohlgefallen habe“, so nochmals Kant. Mit seinen Worten: Die Guzzi gehört im Vergleich mit den ultramodernen Asphaltorgeln vielleicht nicht zum „mathematisch“, wohl aber zum „dynamisch Erhabenen“.

Vielleicht ist das Herumgurken mit dem vermeintlichen Betonmischermotor denn doch „ein Wahn, über alle Grenzen der Sinnlichkeit hinaus etwas zu sehen“, nämlich jene „Unerforschlichkeit der Idee der Freiheit“. Nicht nur frei sein draußen, sondern auch innen frei sein, so frei, am 26 Jahre alten Eisenhaufen festzuhalten, auch wenn es längst „objektiv Besseres“ gibt.

#### **AUSSER KONKURRENZ**

Wo ich nichts sehe, fahre ich halt langsam – ich bin so frei. Darfst nicht so viel schauen, sagt einer von der Applauskurve, dann geht's schräger. Aber zwei Beinahecrashes mit Rehen – schöne Kreaturen, nur sind ihre Wege nicht immer kompatibel mit der Straßenverkehrsordnung – und drei „saggrische“ Rutscher auf Öl und Kieseln sitzen im Gedärm. Noch mehr auf der Hut sein, stets mit dem Unvorhersehbaren rechnen. Im lichten Wald maximal 80, im tiefen maximal 60 km/h. Hat's geregnet, wird's Schwemmsand geben, also piano – ja, klingt lächerlich bei Maschinen, die 200 oder 280 echte gehen. Aber macht das was aus? Leben und erleben meint zuallererst überleben statt ableben. Dann ist es auch scheißegal, ob nun an der Reifenflanke ein paar Millimeter bis zur absoluten Haftgrenze fehlen oder nicht. Wer also mit der Feile nacharbeitet, damit er meint, sich nicht schämen zu müssen, der hat noch Allerhand zum Realisieren vor sich.

Auch unterm Limit gibt's den Flow und unterm Maximum ist nicht nichts. Auf der Le Mans 1 ist das spürbar. Jederzeit. □



**In den Twin-Rennklassen mischen Le Mansen und ihre Nachfahren munter mit**

*Die guten,  
alten Zeiten. Sie kehren  
nie wieder,  
zugestopft sind heut' alle  
und bieder*