

Start mit Hindernissen

Ein heißes Rennen verhalf der legendären Guzzi Le Mans zu ihrem Namen – und erst ein unternehmerischer Misserfolg zur Serienproduktion.

FOTOS: GIUSEPPE GORI



Heute noch ein erklärter Liebling der Guzzisti: Die Le Mans 850 bestach mit ihrem essentiellen Sport-Design und ihrer sauberen und schlanken Linie

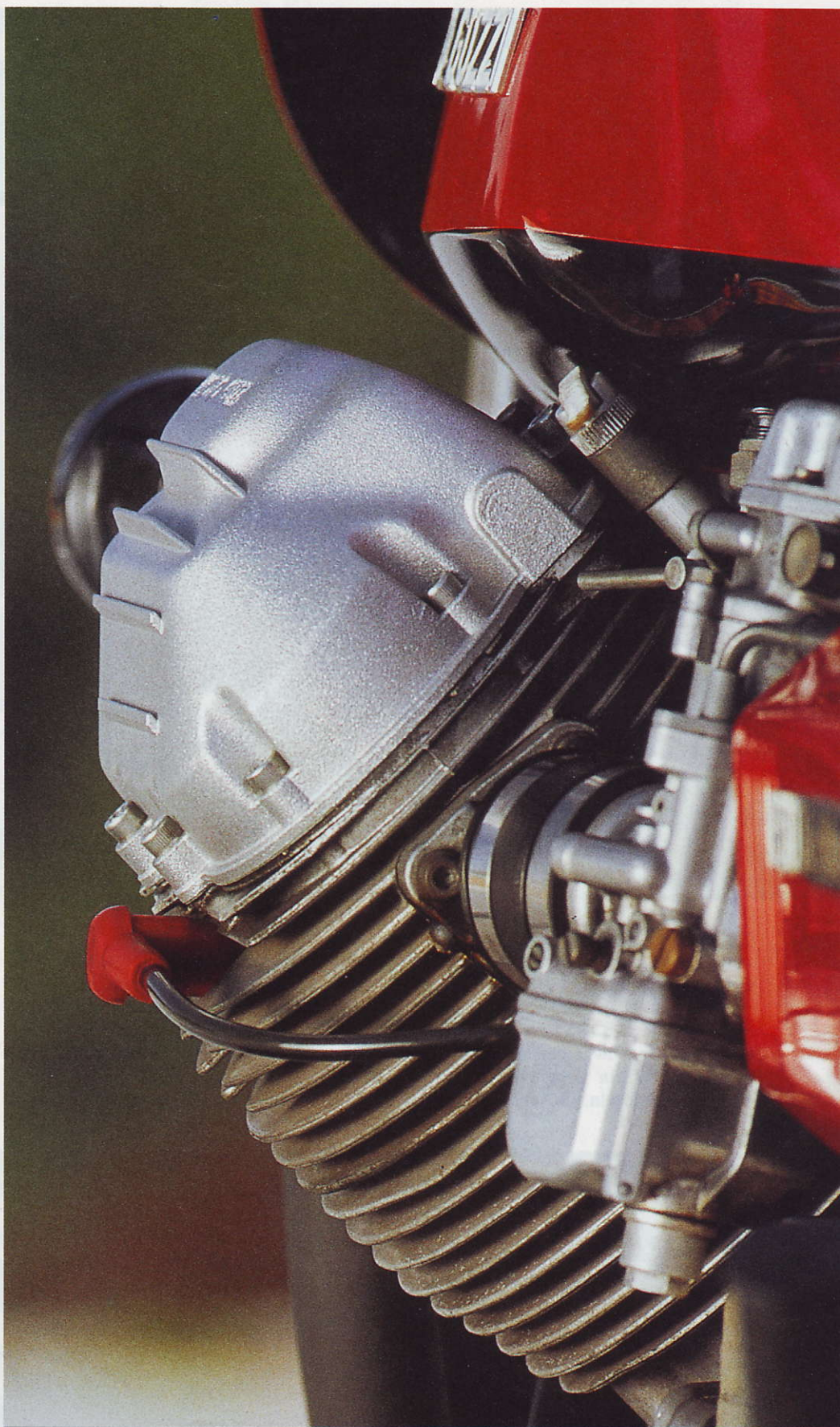
Fast hätte es sie gar nicht gegeben: Als die Le Mans 1975 auf dem Mailänder Salon präsentiert wurde, hatte sie gut zwei Jahre Verspätung. Alejandro de Tomaso, der Moto Guzzi 1973 übernommen hatte, ließ die Entwicklung des Motorrads nämlich flugs einstellen – um sie 1975 dann doch wieder aufzunehmen und die Le Mans in Glanz und Gloria der Öffentlichkeit zu präsentieren.

81 PS bei 7600/min versprochen die Guzzi-Männer auf der Messe stolz, dazu eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 210 km/h. Zugegebenermaßen etwas übertrieben, im MOTORRAD-Test erreichte die Le Mans 70 PS und 202,7 km/h, doch das tat dem Erfolg der rassigen Sportlerin mit dem aggressivem Design und dem trutzigen 90-Grad-V2 keinen Abbruch. Und noch heute kann sich wohl kaum ein Motorradfan dem Charme einer gut erhaltenen Le Mans entziehen. Sie ist eine klassische Sportlerin, schlank, niedrig, den Fahrer über einen langen Tank spannend, ihm einen schmalen Lenker in die Hand gebend.

Der Druck auf den Starterknopf erschüttert die ganze Maschine heftig. Wie ein nasser Hund schüttelt sich der V2, verneigt sich bei jedem Hochdrehen nach rechts. Viel Schwungmasse lässt ihn aber nach kurzer Anwärmszeit einen stabilen Leerlauf finden, das weiche Blubb-blubb-Blubb beruhigt schon im Stand die Nerven. Technisch offerierte die Le Mans eine im Windkanal entwickelte Scheinwerferverkleidung, einen zweigeteilten Stummellenker, Lenkungsdämpfer, einen zerlegbaren Rahmen, Leichtmetallfelgen, drei gelochte Guss-Scheibenbremsen und das neuartige Integralbremssystem, das ihr Schöpfer Lino Tonti zusammen mit Brembo entwickelt hatte. Dabei betätigte das Bremspedal die hintere sowie die linke vordere Scheibe, während der Bremshebel nur auf die rechte vordere Scheibe wirkte.

Den Bremshebel kann man getrost vergessen, denn er liefert nur ergänzende Wirkung bei Notbremsungen. Das ist auch gut so, denn man braucht schließlich alle Kraft im rechten Handgelenk für den Gasgriff. Die beiden offenen Dell'Orto-Vergaser aufzuziehen ist nichts für Memmen. Da ist Schmalz gefragt.

Ordentlich Schmalz besitzt auch der 850er-V2. Untenrum noch recht asthmatisch, setzt er ab 4500/min zu erstaunlichem Vortrieb an und jubelt bis 7500/min. Wer dann den Gang wechselt erlebt sein blaues Wunder, denn die immense Schwungmasse katapultiert beim Einkuppeln die ganze Fuhre mit einem Ruck nach vorn. Guzzi-Kenner lassen den Motor sauber aus dem Keller ziehen und vermeiden hektisches Schalten. Stattdessen genießt



Eine Augenweide: Der massige, blubbernde V2 mit seinen runden Ventildeckeln. Die offenen Dell'Orto-Vergaser sorgen für kerniges Ansaugeräusch



man den klassischen satten Schlag des 90-Grad V2.

Tonti hatte an den Vorläufern der Le Mans bereits seit 1969 gearbeitet. Damals bekam der Ingenieur den Auftrag, aus der dicklichen V7 ein siegreiches Rennmotorrad zu entwickeln. Er entwarf zunächst

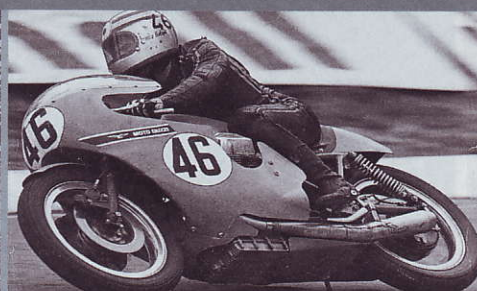
zwei Motoren, einen mit 739,3 cm³ (Bohrung x Hub: 82 x 70), einen mit 757,5 cm³ (83 x 70); letzterer befeuerte dann die V7 Special. Mit ihr stellten die Renn- und Testfahrer des Herstellers in Monza zwar einige Rekorde auf, doch Tonti war nicht zufrieden: Zu schwer, zu unhandlich und zu

wenig stabil erschien ihm die V7 Special, und so schniederte er dem Motorrad einen neuen Rahmen auf den Leib, der so eng saß, dass er ihn zerlegbar gestalten musste, um den Motor überhaupt einbauen zu können. Die Lichtmaschine montierte er auf den vorderen Kurbelwellenstumpf, was den

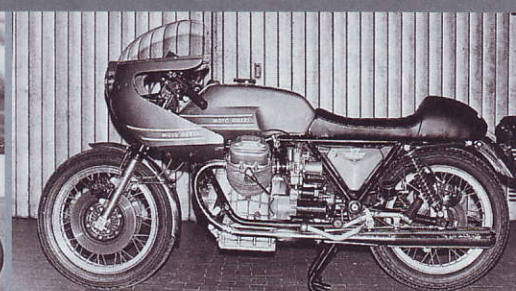
Zehn Jahre Le Mans: Von der V7 über die sportliche Le Mans I zum Supertourer Le Mans



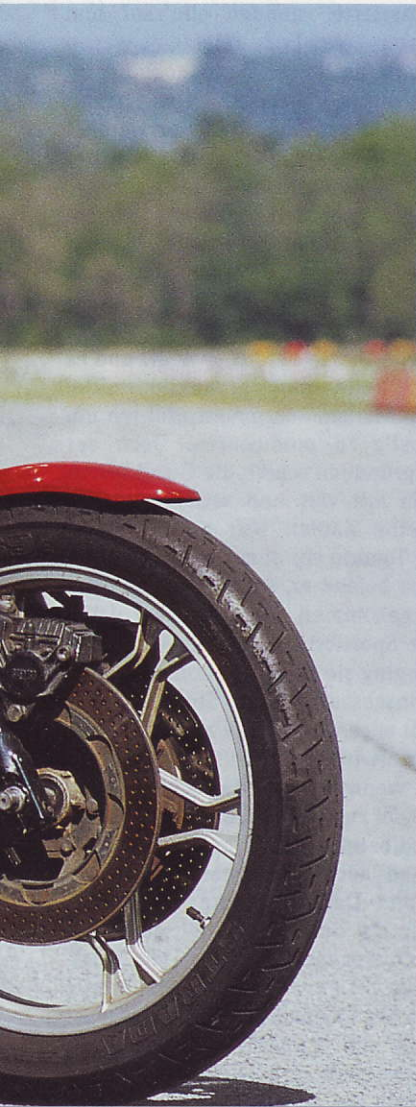
Rennen in Le Mans: Vittorio Brambilla beim Bol d'Or-Start 1971 auf der Guzzi V7 850. Er und sein Bruder Ernesto werden Dritte



Helden unter sich: Guzzi-Pilot Guido Mandracci im Sattel der Le Mans 850 bei den 200 Meilen von Imola 1972



Rarität: Einer der wenigen Prototypen der Le Mans aus dem Jahr 1972, bereits mit drei Scheiben und Integralbremssystem



Noch immer flott zu bewegen: Lino Tontis Fahrwerk begeistert noch heute. Nur die Federbeine ersetzte Fabrizio Prat, Besitzer dieser Le Mans, durch modernere Elemente von Koni

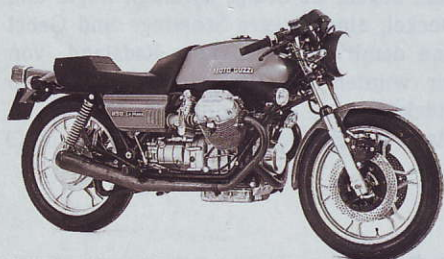
Beim Bol d'Or 1972 riss die schnelle Moto Guzzi Le Mans die Zuschauer vor Begeisterung von den Sitzen

Schwerpunkt der V7 weiter nach unten verlagerte, verpasste dem Kurbelgehäuse Verstärkungsrippen, konstruierte ein neues Fünfganggetriebe und baute eine stärkere Gabel und neue Vergaser ein. Die legendäre V7 Sport war geboren. Sie gab ihr Renndebüt im Juni 1971 bei den 500 Kilo-

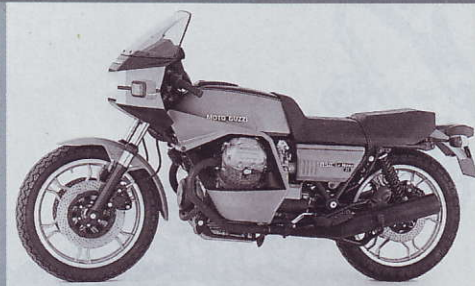
metern von Monza, wo sie Dritte wurde. Genau wie beim Bol d'Or in Le Mans im gleichen Jahr, allerdings mit einem nagelneuen Motor: Tonti hatte den Hub auf 78 mm erhöht, die Bohrung bei 83 mm belassen – die erste 850er war da, allerdings noch unter dem Namen V7.

„Le Mans“ wurde sie erst beim Bol d'Or im September des folgenden Jahres getauft, wo sie eine Show ohnegleichen lieferte. Guzzi startete mit zwei 850ern, die auf dem Prüfstand 84 PS bei 8000/min geleistet hatten. Die Fahrerteams bestanden aus dem Brüderpaar Vittorio und Ernesto Bram-

II und zur knapp verkleideten Le Mans III



Endlich in Serie: Auf dem Mailänder Salon 1975 wird die Straßenversion der Le Mans 850 präsentiert, noch ohne Verkleidung



Modeerscheinung: Der vollverkleidete Supertourer Le Mans II löste bereits 1978 die 18 Kilogramm leichtere Le Mans I ab



Zurück zu den Ursprüngen: Wieder sportlicher gab sich ab 1981 die Guzzi Le Mans III. Sie blieb bis 1985 in Produktion



Wären sie nur dieser Linie treu geblieben: Statt diese klassische Sportmaschine konsequent weiterzuentwickeln rannte man jedem Trend nach

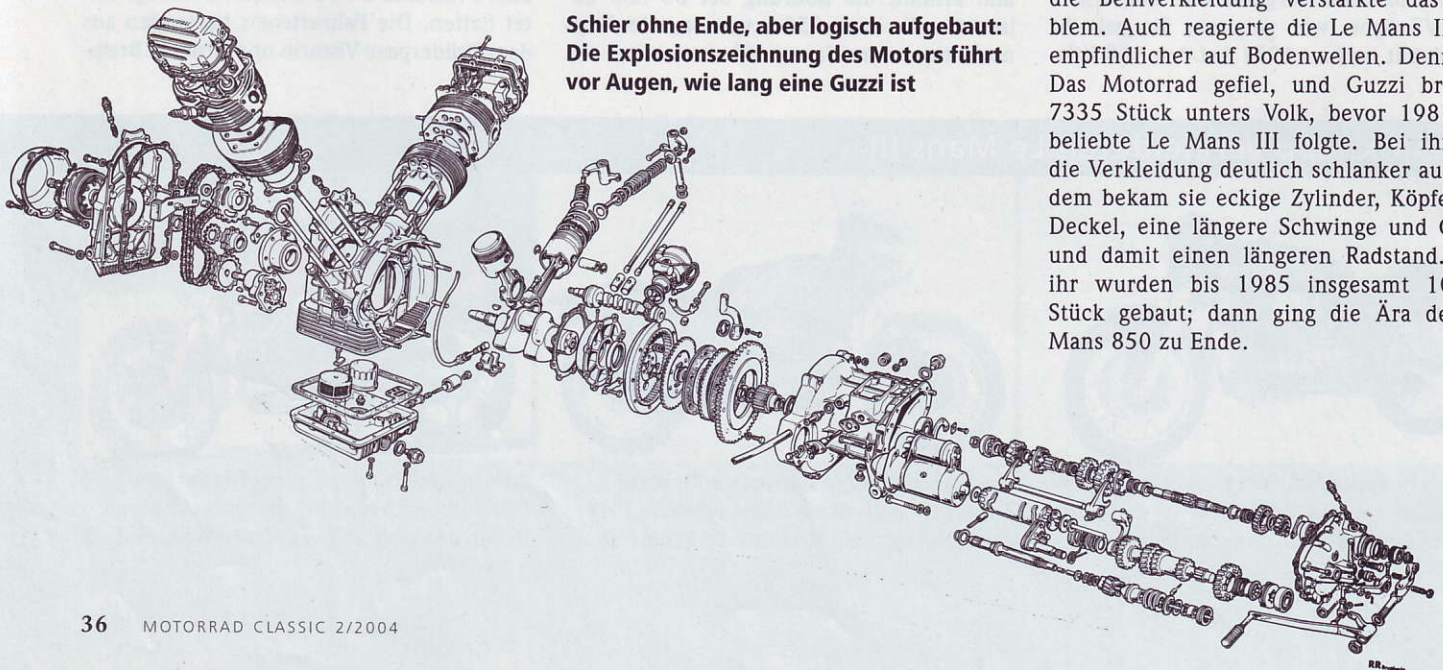
Natürlich war aber nicht alles Gold, was da in den Guzzi-Prospekten so verlockend glänzte

billa sowie aus Guido Mandracci und Raimondo Riva. Ihre härtesten Gegner waren drei vom französischen Importeur speziell präparierte Vierzylinder-Honda mit 970 cm³.

Lino Tonti selbst fieberte in der Boxengasse mit. Zunächst übernahm eine 750er-Zweitakt-Kawasaki das Kommando, doch bald setzten sich die beiden Guzzi an die Spitze und hängten die Kawa pro Runde um zwei Sekunden ab. Dann rutschte Vittorio Brambilla auf einem Ölfleck aus und stürzte schwer, doch Mandracci auf der zweiten Guzzi führte weiter, bis ihn nach

sieben Stunden ein Getriebschaden an die Box zwang. „In nur 40 Minuten haben wir das Getriebe gewechselt“, erinnert sich der damalige Rennmechaniker Bruno Scola. „Inzwischen führte eine der 970er-Honda, und Mandracci bekam Order, den Motor bis 8000/min hochzudrehen – bis dahin hatten wir aus Vorsicht die 7000/min nicht überschritten.“ Eine wahnwitzige Aufholjagd begann, Runde um Runde legte Mandracci die beste Zeit hin. „Das Publikum war hingerissen“, sagt Scola. „Jedesmal, wenn unsere Guzzi die Start/Ziel-

Schier ohne Ende, aber logisch aufgebaut: Die Explosionszeichnung des Motors führt vor Augen, wie lang eine Guzzi ist



Gerade passierte, standen alle auf und applaudierten.“ Am Ende reichte es wegen zweier weiterer Stürze dann doch nicht, die Guzzi wurde Vierte. „Doch wir hatten bewiesen, dass wir die Schnellsten waren“, meint Scola heute noch stolz. „Und seither hieß unsere 850er offiziell Le Mans.“

Bei Guzzi bereitete man die Serienproduktion der Le Mans vor. Doch dann übernahm Alejandro de Tomaso die Traditionsmarke und stoppte das Projekt sowie sämtliche Rennaktivitäten. Dem Italo-Argentinier gehörte bereits Benelli, und er versuchte, Teile und Produktionsmittel der beiden Marken zusammenzuführen um kostengünstig zu produzieren. Doch der Plan ging gründlich schief, die Guzzi-Benelli-Hybriden mit vier und sechs Zylindern fanden keine Käufer. Nur die V7 Sport rettete de Tomaso vor dem Ruin.

Nun, so befand er, sei der Moment der Le Mans gekommen. Im November 1975 wurde die Sportlerin vorgestellt, im Frühjahr 1976 ging sie in Produktion. Bis 1978 wurden insgesamt 7036 Stück gebaut. Doch nicht alles war Gold, was glänzte. Die Instrumente wirkten schon von Anfang an billig und wenig präzise, der Scheinwerfer leuchtete viel zu schwach, die dünne Gabel verzog sich beim Bremsen mit der Integralbremse und auch die Federbeine waren unterdämpft. Dennoch kann man auch heute noch mit der Guzzi schön durch die Kurven schwingen, vor allem mit Koni-Federbeinen. Der Motor macht wenig Probleme, die Stoßstangenkonstruktion ist solide, nur die Steuerkette sollte nach 30 000 Kilometern ausgetauscht werden.

1978 kam die Le Mans II, Guzzis Antwort auf die BMW R 100 RS: 18 Kilogramm schwerer und gerade für größere Fahrer nicht unbedingt bequemer. Die haben schon auf der ersten Le Mans so ihre Schwierigkeiten, nicht ständig mit den Knien an die Ventilkopfdeckel zu stoßen; die Beinverkleidung verstärkte das Problem. Auch reagierte die Le Mans II viel empfindlicher auf Bodenwellen. Dennoch: Das Motorrad gefiel, und Guzzi brachte 7335 Stück unters Volk, bevor 1981 die beliebte Le Mans III folgte. Bei ihr fiel die Verkleidung deutlich schlanker aus, zudem bekam sie eckige Zylinder, Köpfe und Deckel, eine längere Schwinge und Gabel und damit einen längeren Radstand. Von ihr wurden bis 1985 insgesamt 10 056 Stück gebaut; dann ging die Ära der Le Mans 850 zu Ende. □



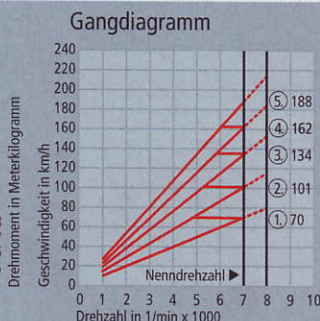
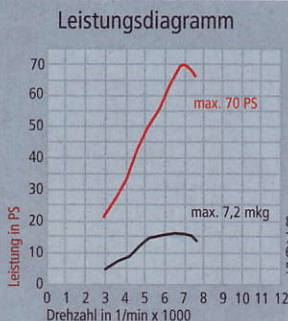
Schöne Optik, aber Präzision waren ihre Sache nicht: die Instrumente der Le Mans. Auf der Gabelbrücke die Betätigung für den Lenkungsdämpfer

► **Plus**

- ▷ hinreißende Optik
- ▷ mythisches Feeling
- ▷ erprobter, starker Motor
- ▷ tolles Handling
- ▷ zupackende Bremsen

► **Minus**

- ▷ Gabel und Federbeine zu schwach
- ▷ schwacher Scheinwerfer
- ▷ unpräzise Instrumente
- ▷ nach rund 30 000 km oft Probleme mit der Steuerkette



Mit gemessenen 70 PS bei 7000/min erreichte der 850er-V2 nicht ganz die Werksangabe. Der Drehmomenteinbruch bei 3500/min ist typisch, darunter und darüber macht der Motor einen sportlichen Eindruck. Das Fünfganggetriebe ist ideal übersetzt

► **Preise**

Von den drei Le Mans-Modellen ist die erste ohne Zweifel das gefragteste – und daher am schwierigsten zu finden, vor allem im originalen Zustand. Gut erhaltene Exemplare sollten jedoch nicht mehr als rund 4000 bis maximal 5000 Euro kosten. Dafür erhält der Käufer eine recht robuste und wartungsfreundliche Maschine. Die Le Mans II und die Le Mans III hingegen gibt es schon für etwa 3000 Euro

► **Ersatzteile**

Außer den Original-Schalldämpfern und dem vorderen Schutzblech gibt es für die erste Le Mans – zumindest in Italien – noch alle Teile. Motor und Getriebe wurden für die Le Mans II nur wenig geändert und passen auch in die Ur-Version. Beliebt sind Umbauten auf größere Bohrung mit Zylinder und Kolben auf dann 950 cm³. Kerniger klingende Auspuffanlagen liefert Lafranceschi aus Mandello del Lario

► **Spezialisten**

Mekka für Guzzi-Freunde ist natürlich Mandello del Lario. Hier gibt es die bestens sortierten Händler Valassi und Agostini die ihre Ersatzteile zu fairen Preisen verkaufen, Francone in Mailand und Ferrari in Novara sind ebenfalls gute Adressen. In Deutschland kümmern sich Moto Spezial in Gomadingen und Stein-Dinse um Guzzi. Martinek in Köln hat ein Händchen für die Bedürfnisse der Sportfahrer

► **Fazit**

Viel Fahren und wenig Schrauben, das könnte das Motto zum Erwerb einer Moto Guzzi Le Mans sein. Motor und Fahrwerk sind bei geringer Pflege hinreichend robust, wenn der

Motor ordentlich warmgefahren wird erreichen manche Exemplare 50 000 Kilometer bis zur ersten Überholung. Die klassische Linie betört noch immer.

MOTOR	
	luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor, zwei Ventile pro Zylinder Stoßstangen, Kipphebel
Bohrung in mm	83
Hub in mm	78
Hubraum in cm ³	844
Verdichtung	10,4:1
Leistung in PS/ Nenn Drehzahl in 1/min	70 PS bei 7400
Gemischaubereitung	zwei dell'Orto PHF 36 BD und BS-Vergaser
Durchmesser in mm	36
Hauptdüse	135
KRAFTÜBERTRAGUNG	
	Primärübersetzung über Zahnräder, hydraulisch betätigte Zweischeiben-Trockenkupplung, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Kardan
Übersetzungen:	Im ersten Gang 2,00 (14/28); im zweiten 1,388 (18/25), im dritten 1,047 (21/22), im vierten 0,869 (23/20), im fünften 0,750 (28/21). Sekundärübersetzung 4,714 (7/33).
ELEKTRISCHE ANLAGE	
Lichtmaschine W	280
Batterie V/Ah	Batterie 12/32
Zündung:	Batterie-Spulenzündung, mit Doppelunterbrecher
RAHMEN	
Rahmen	Doppelschleifenrahmen mit geschraubten Unterzügen
RÄDER UND BREMSEN	
Radführung vorn	Telegabel Moto Guzzi, 125 mm Federweg
Radführung hinten	Schwinge, zwei Federbeine (Federweg: k.A.)
Felge vorn	2.15 x 18
Felge hinten	2.15 x 18
Reifen vorn	3.50-H18
Reifen hinten	4.10-V18
Bremse vorn in mm	Doppelscheibe 300
Bremse hinten in mm	Scheibe 242 (Integralbremssystem)
Länge in mm	2190
MASSE UND GEWICHTE	
Radstand in mm	1490
Breite in mm	720
Höhe in mm	1030
Gewicht vollgetankt in kg	225
Tankinhalt/Reserve in Liter	22,5/3
Höchstgeschwindigkeit in km/h	203
Preis 1976 in Lire/Mark	2 850 000/10 650
Hersteller	Moto Guzzi, Mandello del Lario, Como, Italien