



STRECKEN- POSTEN

Motorräder nach Rennstrecken zu benennen hat bei Moto Guzzi durchaus Tradition, als Beispiele seien nur Daytona, Imola oder Monza genannt. Bekanntestes Modell ist sicherlich die Le Mans in den Baureihen römisch I bis V.

850 Le Mans

Am Anfang ist das Motorradrennen. Und wenn das erfolgreich läuft, gibt es einen Serienableger mit dem Namen der Strecke. Das ist bei allen Motorradfirmen der Welt das übliche Verfahren – so sie irgendwie in den Rennsport investieren.

Manchmal aber passiert es, dass ein Prototyp startet, Erfolg hat und anschließend erst der Prototyp und dann das Serienmodell den Namen der Rennstrecke erhalten. So geschehen mit der Moto Guzzi Le Mans. 1971 startet der italienische Traditionshersteller mit zwei auf 844 Kubik aufgepusteten V7 Sport bei den 24 Stunden von Le Mans, die Motorräder belegen am Ende die Ränge drei und sechs. Angetan von diesem Erfolg verpassen

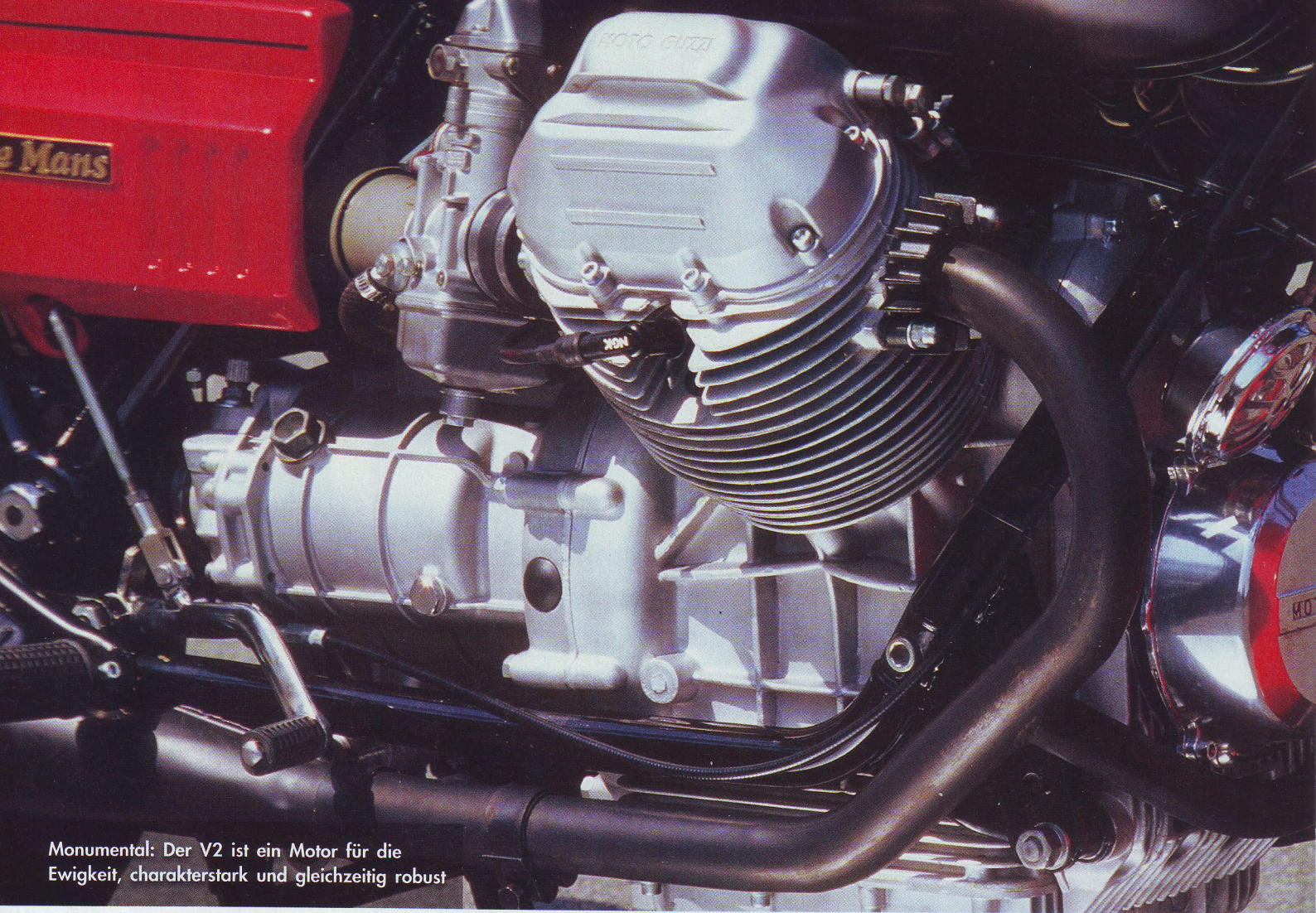
die Renningenieure um Chefentwickler Lino Tonti den Maschinen die Bezeichnung „Le Mans“. Im Jahr darauf landet diese Guzzi auf dem vierten Platz, nachdem sie mit ihren Fahrern Guido Mandracci und Raimondo Riva 18 Stunden lang in Führung liegt.

Jetzt wäre es eigentlich Zeit für einen Serienableger dieser Maschine, aber der neue Firmenchef Alessandro de Tomaso hat andere Pläne. De Tomaso ist ein gebürtiger Argentinier mit italienischen Vor-

fahren, und er ist sehr erfolgreich, ob im Automobilbau oder in der Landwirtschaft.

Anfang der 70er erkennt er die Möglichkeiten, die im Motorradbau liegen, und übernimmt 1971 die Aktienmehrheit bei Benelli. Zwei Jahre später folgt Moto Guzzi, und aus diesen beiden Firmen will de

Firmeneigner Alessandro de Tomaso will eigentlich gar keine sportliche Moto Guzzi im Programm haben



Monumental: Der V2 ist ein Motor für die Ewigkeit, charakterstark und gleichzeitig robust

Tomaso eine schlagkräftige Konkurrenz zur japanischen Übermacht zusammenschmiedet. Die Marschrichtung ist klar: Benelli soll mit den Vier- und Sechszylindern die sportlichen Käufer bedienen, Guzzi mit dem V2-Motor die Tourenklientel. Renneinsätze mit dem Zweizylinder oder gar eine sportliche

Guzzi passen dem Argentinier nicht in dieses Konzept.

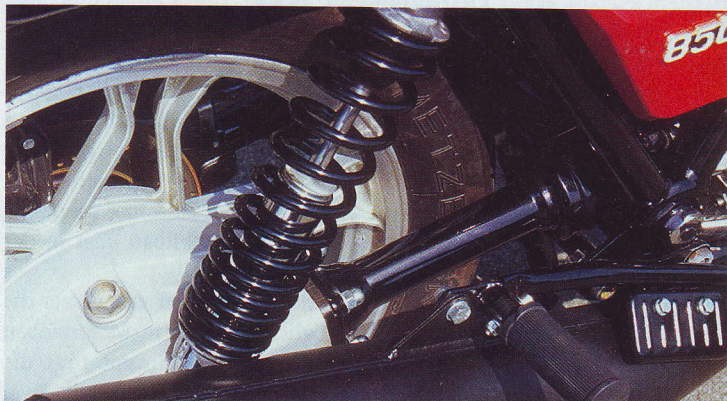
Doch Tonti und seine Mannen können den Patrone vom Gegenteil überzeugen, de Tomaso gibt grünes Licht für die Entwicklung des Seriensportlers. So feiert auf dem Mailänder Salon 1975 die Moto Guzzi 850 Le Mans ihre Weltur-

aufführung, die später als Le Mans I in die Motorradhistorie eingeht.

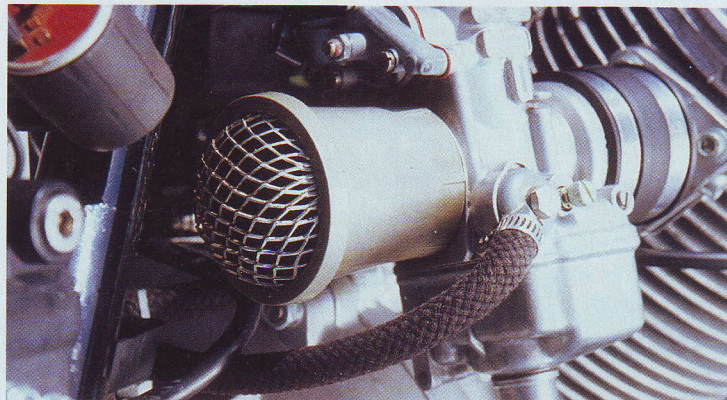
Schon auf dem Messestand begeistert sie die Massen. Sie erscheint in knackigem Rot, zu dem der Rahmen und die nach oben weisenden Lafranconi-Töpfe in Schwarz den passenden Kontrast liefern. Am Werk gibt es die kleine, lenkerfeste

Cockpit-Verkleidung und – erstmals bei einem Serienmotorrad – Alugussfelgen mit den charakteristischen sechs Doppelspeichen.

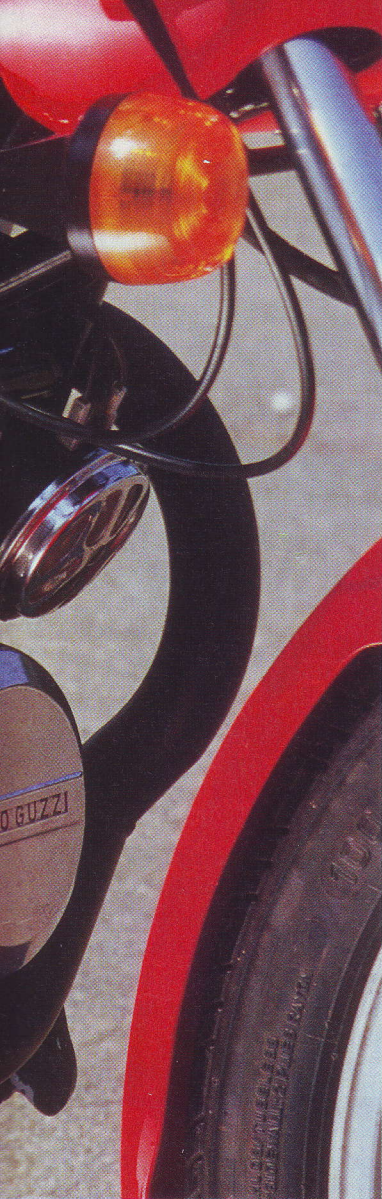
Vom Design her präsentiert Guzzi eine topaktuelle Maschine, weit moderner als das, was sonst aus europäischen Zweiradmanufakturen kommt. Und trotz des mächtigen



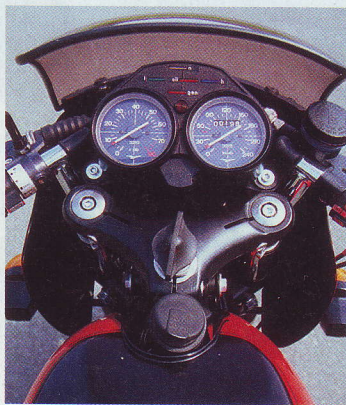
Federung: Vorhanden. Vorn wie hinten gibt sich die Guzzi brethart, andererseits halten sich so Kardanreaktionen im Zaum



Hinter Gittern: Das Drahtgewebe vor dem Vergaserschlund hindert Zweige, Blätter und Singvögel vorm Eintritt in den Ansaugtrakt



Reibungsverlust: Der Reibungs-dämpfer an der Front beruhigt die Gabel beim Beschleunigen



Flachmänner: Tacho und Drehzahlmesser könnten stärker zum Fahrer hin geneigt sein

Fotos: Frank Rotering



Italienische Solidität: An der Fahrstabilität der Le Mans gibt es nichts auszuseizen

gen Motors wirkt die Le Mans richtiggehend filigran. Dank der kleinen Stirnfläche erreicht die Maschine trotz „nur“ 70 PS Höchstleistung eine Spitze von über 200 km/h.

Um diese 70 gesunden PS (manche Quellen sprechen auch von 71, 72 oder 73 PS) zu animieren, hat Ingenieure Tonti einige Änderungen an dem aus der 850 GT entlehnten Motor vorgenommen. Auffällig ist die Gasfabrik, bestehend aus zwei 36er Dell'Ortos mit Beschleunigerpumpe. Sie atmen völlig frei ohne abschnürenden Luftfilter, lediglich ein Drahtgeflecht verhindert, dass Singvögel und Kleinnager in den riesigen Schlünden verschwinden.

Dazu passen die vergrößerten Ein- und Auslasskanäle mit den dazugehörigen Ventilen, die im Ansaug-

trakt auf 44 und im Auspufftrakt auf 37 Millimeter Durchmesser anwachsen. Die Erhöhung der Verdichtung von 9,2 auf 10:1 erreicht Tonti durch andere Kolben mit deutlich gewölbtem Boden. Jetzt noch Grauguss- statt verchromter Laufbuchsen, ein leichteres Schwungrad und neue Scheiben an der Zweischeiben-Trockenkupplung zur Erhöhung der Drehfreude – fertig ist der Sportmotor.

Noch weniger Arbeit hat die Entwicklungsabteilung am Comer See mit dem Fahrwerk. Man verwendet einfach das der V7 Sport, das sich als ausgesprochen belastbar und solide erwiesen hat. Möglichst gerade Rohre, aus hochfestem Stahl penibel zusammengeschweißt – das bringt in der Zeit japanischer Wackelrahmen die nötige Stabilität.

In der Leistungsangabe ist man sich uneins. Die Quellen vermelden zwischen 70 und 73 italienische Cavalli

Um diese 70 gesunden PS (manche Quellen sprechen auch von 71, 72 oder 73 PS) zu animieren, hat Ingenieure Tonti einige Änderungen an dem aus der 850 GT entlehnten Motor vorgenommen.

Tatsächlich fährt sich die „Lehmann“ wie auf den sprichwörtlichen Schienen, ob Vollstoff über die Autobahn oder beherzt über bucklige Landstraßen, die schlanke Italienerin liegt wie besagtes Brett auf der Fahrbahn. Um die 850 ums Eck zu biegen, braucht es deutlichen Kraftaufwand – kein Wunder bei fast 1,5 Metern Radstand, dafür lohnt's die Guzzi ihrem Fahrer mit einer

Spurstabilität wie auf den sprichwörtlichen Schienen. Der Federungskomfort tendiert allerdings gegen Null, das ist der Preis der Steifigkeit.

Großes Lob erhält die Guzzi für ihr Integralbremssystem, das die Firma bereits beim Werksrenner 1972 einsetzt. Das Prinzip ist einfach, aber wirkungsvoll: Der Fußbremshebel wirkt auf die hintere und eine vordere Scheibenbremse,

Literatur & Links

Aus dem Heel-Verlag kommen gleich zwei empfehlenswerte Bücher zu Moto Guzzi. Das eine stammt von Ian Falloon und heißt „Die Moto Guzzi Story“ (184 Seiten, 29,90 Euro). Das andere namens „Moto Guzzi – die großen V2-Modelle“ hat 128 Seiten und kostet 25,50 Euro. Mario Colombo ist der Autor des 36 Euro teuren, reich bebilderten 446-Seiten-Wälzers „Moto Guzzi“. Für 29,90 Euro gibt es „Moto Guzzi“ von Wolfgang Zeyen und Jan Leek (220 Seiten, 280 Bilder). Billiger ist mit 9,95 Euro der „Typenkompass Moto Guzzi“ von Jan Leek. Diese drei Bücher sind im Motorbuch-Verlag erschienen. Im Internet sind www.world-of-guzzi.de und www.italoclassicbikes.de einen Klick wert.

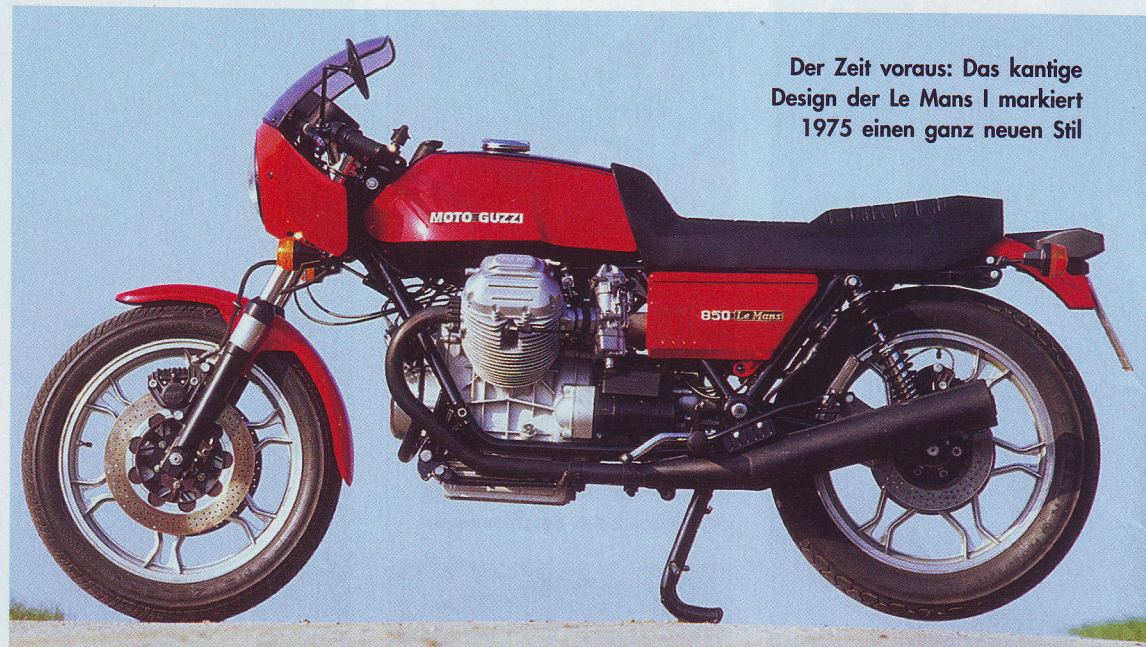
Technik

Motor:	Zweizylinder-Viertakt-V, zwei Ventile, fünf Gänge
Bohrung x Hub:	83 x 78 mm
Hubraum:	844 cm ³
Leistung:	70 PS bei 7000 U/min
Fahrwerk:	Doppelschleifen- Stahlrohrrahmen, Telegabel vorn, Schwinge mit zwei Federbeinen hinten
Bremsen:	Zwei Scheibenbremsen vorn, eine hinten, Integral-Bremssystem
Gewicht (fahrfertig):	225 kg
Preis (1975):	10 560 D-Mark

während der Handbremshebel auf die zweite vordere Scheibe Druck ausübt. An eine elektronische Verteilung ist 1975 natürlich noch nicht zu denken, aber das System funktioniert in der Praxis tadellos.

Das Integralbremssystem ist aber auch das einzige Zugeständnis der Le Mans in Sachen Bedienbarkeit. Ansonsten beansprucht die Maschine den ganzen Kerl. Die Kupplung braucht eine Bärenpranke, der Gasgriff eine ebenso starke Rechte, die ob des langen Wegs zudem mit einem extrem beweglichen Handgelenk ausgestattet sein sollte.

Die Schalter lassen sich mit normal gewachsenen Fingern so gut wie gar nicht bedienen, die Kontrollleuchten sind nur in völliger Dunkelheit zu erkennen. Gänge wollen mit Kraft und Bedacht gewechselt werden, Aufbocken schreit nach vollem Körpereinsatz, und kurze Gasstöße im Stand verlangen nach festem Bodenkontakt der Beine, weil das Motorrad sonst durch



Der Zeit voraus: Das kantige Design der Le Mans I markiert 1975 einen ganz neuen Stil

das starke Rückdrehmoment der Kurbelwelle umzufallen droht. Die erste Le Mans erzieht sich ihren Fahrer zu einer gewissen Demut – und erfreut ihn mit einem unverwechselbaren Klang und einem bulligen Drehmoment.

Mit Ergonomie und leichter Bedienbarkeit hat es die erste Le Mans nicht so. Sie fordert den ganzen Mann

1978 ist Schluss mit Le Mans I, es folgen Le Mans II (1979 bis 1982), Le Mans III (1982 bis 1984), Le Mans IV (1984 bis 1987) und schließlich die V von 1988 bis '93.

Diese letzte LM wird für 17 350 D-Mark verkauft, es kommt sogar eine auf hundert Exemplare limitierte Sonderserie „Ultima Edizione“ auf den Markt. Nach 18 Jahren Bauzeit und über 30 000 produzierten Lehmännern aller Generationen endet die Geschichte eines Klassikers, von dem in seinen Anfängen

wohl kaum jemand gedacht hat, er könne ein solcher werden.

Gebrauchtkauf

Le Mans der ersten Serie sind schwer zu finden – und dann recht teuer. Größter Schwachpunkt dieses Mootrads ist die Lichtmaschine, die bei hoher Belastung wegen Überhitzung gern ihren Geist aufgibt. Eine gewisse Abhilfe schaffte erst ein Limadeckel mit Lüftungsschlitzen, doch auch mit dem traten zuweilen Hitze Probleme auf. Geht die Ladekontrollleuchte bei 1500 U/min nicht aus, dann droht ein Defekt.

Der V2-Motor indes hat sich als sehr robust und langlebig erwiesen. Voraussetzung ist allerdings, sein Besitzer hat ihn sorgfältig ein- und immer behutsam warmgefahren. Vor allem darf man nicht an der Ölqualität sparen. Ersatzteile

lassen sich relativ einfach und kostengünstig beschaffen. Besonderes Augenmerk verlangt hingegen die Qualität der Lackierungen, auch werden die Gummis schnell porös, und die Bowdenzüge neigen zum Reißen.

Ein lautes Klacken beim Gangwechsel deutet auf ein verschlissenes Kreuzgelenk hin. Beim Kauf sollte man auch darauf achten, keine umgebaute LM II zu erstehen. Deutlich sichtbarer Unterschied ist die Position der vorderen Bremszangen, die sich bei der LM I vor und bei der LM II hinter den Standrohren befinden. Weiteres Unterscheidungsmerkmal: Die Fahrgestellnummern der LM I enden bei 13 040, die der LM II beginnen bei 13 041.

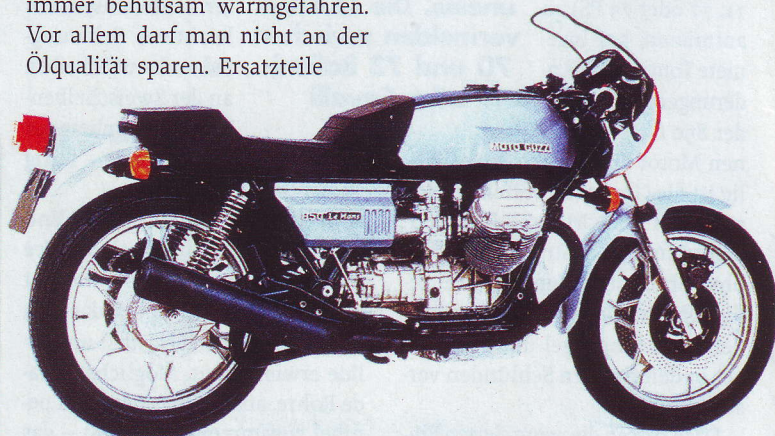
Jürgen Schons

Modellgeschichte/Preise

- 1975** Präsentation auf dem Mailänder Salon und Markteinführung in Italien
- 1976** Markteinführung in Deutschland, Preis: 10 560 D-Mark
- 1977** Modellpflege mit vollwertiger Zweimannsitzbank, neuem Schutzblech hinten und eckigem Rücklicht der US-Version. Weiß kommt als weitere Farbversion zu Rot und Blau-metallic
- 1978** Modellpflege: Lichtmaschinenabdeckung mit Belüftungsschlitzen. Letztes Baujahr, Preis 9695 D-Mark, Ablösung durch die Le Mans II

Gebaute Exemplare: 7036, davon wurden 1345 in Deutschland zugelassen

Heutige Preise: Die Le Mans I war im Lauf der Zeit gern benutztes Objekt für Umbauarbeiten, ein Original ist entsprechend schwer zu finden. Die Preise starten für normal erhaltene Exemplare bei 4000 Euro, gute bis sehr gute Schmuckstücke wechseln für 6000 Euro und mehr den Besitzer.



Rarität: Eine Le Mans I in Blau-Metallic ist nur ganz selten zu finden