GUZZI

Winds-Braut

Sie kam nicht unbedingt auf Anhieb gut an, die kantige Zweitauflage der einstmals so betörend knapp gekleideten Moto Guzzi Le Mans. Doch längst ist klar: Die mehrteilige Plastikschale war besser als ihr Ruf

„Tatsächlich, die Verkleidung funktioniert", dachte ich, während ich den schwergängigen Gasgriff voll aufzog, um an der BMW vor mir dranzubleiben. Die marode Wachsjacke blähte sich nicht auf, obwohl wir im fünften Gang flott unterwegs waren. Guzzis Le Mans II bot in der Tat einen Windschutz, den die Bikini-Verkleidung der ersten Le Mans niemals hätte liefern können.

Ich hätte ahnen müssen, dass die wetterfesten und sparsamen Schotten mir so etwas bieten würden. Gordon und Jack hatten mir vorgeschlagen, doch mit dem Flieger zu kommen, um einige Tage das Sechstage-Trial rund um Fort William zu genießen. Ein Motorrad hätte man genauso für mich wie die entsprechende Bekleidung. Nachdem ich dort war, stellte sich heraus, dass der Frontreißverschluss der Barbour-Jacke defekt war und nur die Knöpfe schlossen – für lange und schnelle Fahrten, die im wetterwendischen Mai entlang der schottischen Westküste verlaufen sollten, kaum die richtige Option für einen Warmduscher wie mich. Die bereitgestellte Le Mans II versprach mehr Freude, sollte mir aber tatsächlich neben der flottesten Landstraßentour meines Lebens eine Sehnenscheidenentzündung im rechten Unterarm bescheren. Die knapp 200 Kilometer über Dundee und den Glencoe-Pass nach Fort William legten wir an einem frühen Morgen in weniger als zwei Stunden zurück. Zum Glück ist das inzwischen verjährt... Doch die folgende Woche im Sattel der Sportlerin vom Comer See forderten meine Kupplungshand und überforderten meine vorgeschädigte Gashand. Derartig schwergängige Bedienelemente hätten bei Honda dazu geführt, dass sich die Verantwortlichen in ihre Schwerter hätten stürzen müssen. Doch bei Guzzi gingen die Uhren anders.

Typisches Le-Mans-Erlebnis: „Die schnellste Landstraßenfahrt meines Lebens"

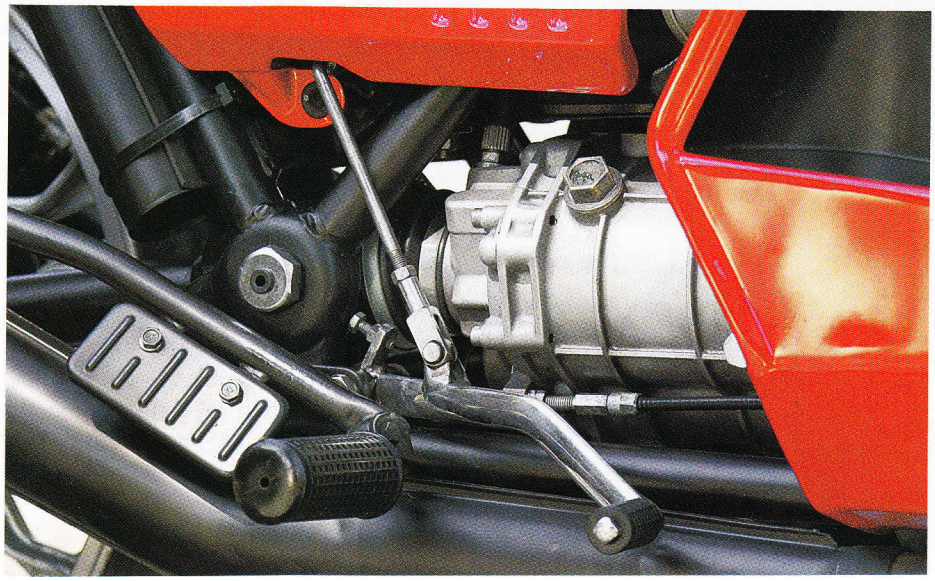
Moto Guzzi bot in den Modellen der Le-Mans-Baureihe mit der Kombination aus dem um 1960 von Gulio Carcano geschaffenen 90-Grad-V2-Motor und dem ein Jahrzehnt später gezeichneten Gitterrohrrahmen aus Dreieckverbänden eine leistungsfähige Maschine für Sportsleute an, die auch vor Langstrecken nicht zurückschreckten.

Zunächst war das Konzept des längs eingebauten Zweizylinders samt ange-

blocktem Getriebe und Wellenantrieb zum Hinterrad für ein robustes, V 7 getauftes Behördenkrad gedacht gewesen. Unter Carcanos Nachfolger, dem sportbegeisterten Lino Tonti, wuchsen Hubraum und Leistung, so dass die Grenzen des Rahmens spürbar wurden. Nach erfolgreichen Weltrekordfahrten drängte Tonti die Geschäftsleitung, die 1970 grünes Licht für die V7 Sport gab. Der neue, wesentlich niedrigere Rahmen aus Chrom-Molybdänstahl und überwiegend geraden Rohren mit demontierbaren Unterzügen erzwang den „Umzug" der Lichtmaschine auf den vorderen Kurbelwellenstumpf. Deshalb musste die bisherige Lima einem Drehstromgenerator weichen, den Bosch bisher für die BMW der „/5"-Baureihe produziert hatte. Weiterhin überzog Tonti das Triebwerk mit Versteifungsrippen, die schon bald auch den anderen Modellen zu Gute kamen.

In Deutschland blieb die 8360 Mark teure V7 Sport eine Ausnahmeerscheinung auf dem Motorradmarkt. Schnell, sparsam, fahrstabil und dabei wartungsfreundlich, war sie vielen Konkurrenten überlegen, verlor aber durch ihren hohen Preis und die Vierzylindereuphorie jener Jahre. Auch die Nachfolger 750 S und 750 S3 blieben auf deutschen Straßen Exoten; daran konnte auch das Integralbremssystem der S3 mit drei Scheiben nichts ändern. Hier wirkte die Fußbremse gleichzeitig auf die hintere Bremsscheibe und die linke Scheibe am Vorderrad. Daher blieb für die Bremse am Lenker nur die Scheibe vorn rechts übrig. Die Überlegung dahinter war, dass viele Motorradfahrer, die ja auch Autofahrer waren, reflexartig mit dem rechten Fuß bremsten und die Möglich-

Bonbon-bunte Schalter, ein Cockpit im De-Tomaso-Stil und der erste Guzzi-Tank mit Klappe: die Le Mans II polarisierte



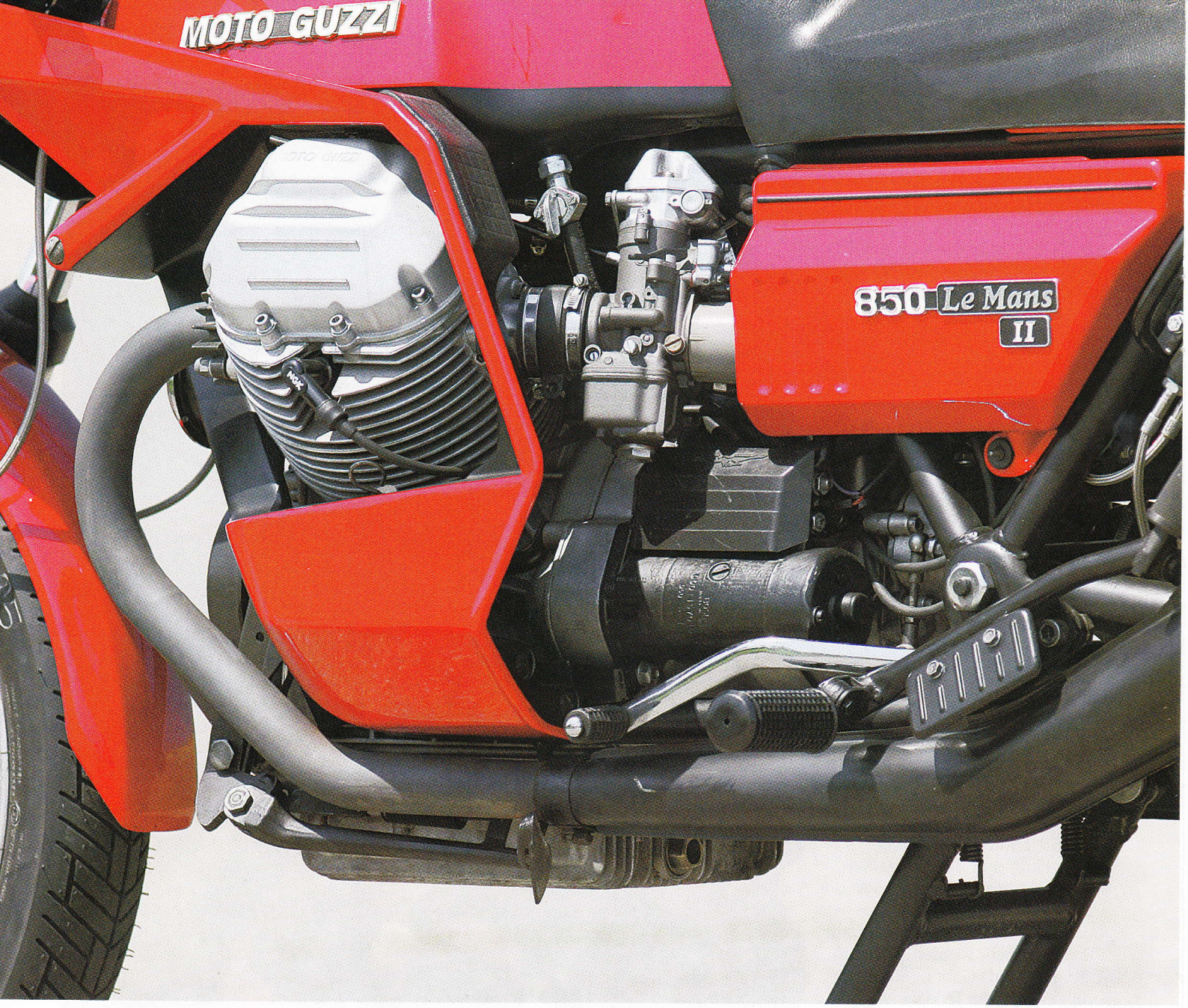
Dieser Hebel bremst beide Räder ab. Funktioniert prima, ist aber für alte Motorradhasen gewöhnungsbedürftig

keiten der Handbremse niemals voll nutzten oder im Schreck überbremsten. Tester und Guzzisti lobten das System, das sich aber niemals allgemein durchsetzten konnte. Übrigens war die Kundschaft mit dem Tonti-Chassis derart zufrieden, dass es ab 1975 auch für die Tourenmodelle von Guzzi übernommen wurde und mit dem Erscheinen der 850 T die alte V7-Generation in den Ruhestand schickte.

So wenig die Vorgänger reüssieren konnten, so durchschlagend fiel der Applaus 1976 für die Le Mans aus. Die leuchtend rote Maschine mit der auffälligen Bikini-Verkleidung traf mitten ins Herz aller Guzzi-Fans. Der Look mit mattschwarzen Bauteilen, die so wunderbar mit dem Rot kontrastierten, die damals hochmodernen Gussräder und die Technik des neuen Guzzi-Flaggschiffs machten Schluss mit dem Manko der 750er Sportmodelle, denen es in mittleren Drehzahlen an Durchzugskraft gefehlt hatte. Die Le Mans baute auf der Triebwerks-Basis der 850 T mit acht Millimter mehr Hub und einem halben Millimeter mehr Bohrung als die 750er auf. Der 850er Motor war durch größeren Gasdurchsatz auf 70 PS gebracht worden. Rahmen, Getriebe und Gabel, Schwinge und viele andere Teile kamen hingegen von der 750er. Die werbewirksame Modellbezeichnung leitete sich vom Einsatz einer Werksmaschine beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans 1971 ab. Brambilla und Mandracci chauffierten die V7 Sport trotz Sturz und Defekt auf den dritten Platz. Andere durch Tonti angeregte Langstreckeneinsätze folgten und bewiesen die sportlichen Talente des oft als „Betonmischermotor" verspot-

Die Integralbremse für eingefleischte Autofahrer, die reflexhaft mit dem rechten Fuß zulangen

Bei der Verkleidung stand der Tourer SP Pate, zur effektiven Gestaltung konnte Guzzi auf den eigenen Windkanal zurückgreifen



Auf 850 Kubik gebracht, ließ der Le-Mans-Motor die Drehmomentschwäche der 750er Sportmodelle rasch vergessen

teten Triebwerks. Die Le Mans erreichte als erste Serien-Guzzi in einem deutschen Test über 200 km/h und wurde erstmals im Januar 1977 modellgepflegt. Die frühen Exemplare trugen eine Sitzbank aus durchgefärbtem schwarzen Schaum ohne Bezug. Dieses ungewöhnliche Prinzip fand auch bei der zweiten Version, die nicht zuletzt wegen deutscher Vorschriften länger ausfiel, Anwendung.

In der Unternehmensstruktur hatten sich Änderungen ergeben, Guzzi gehörte mittlerweile zum Firmenkomplex des argentinischen Industriellen Alejandro de Tomaso, der unter seinem Dach auch die Marken Benelli und Motobi zusammengefasst hatte. Zweifelhafte Rationalisierungen und *Badge engineering* hielten Einzug, jedoch war den Verantwortlichen klar, dass das Sportmodell Le Mans nicht grundlegend verändert werden musste. Hier zu Lande kümmerte sich seit 1975 die Mobylette GmbH, später Deutsche Motobecane, in Bielefeld um den Import, den vormals Fritz Röth im hessischen Hammelbach innehatte.

Die schwenkbare Verkleidung ist effektiver und auch einfacher umzurüsten

Mit der Le Mans II, die im September 1978 in Köln auf der IFMA erstmals zu sehen war, begann die Nummerierung der Le-Mans-Baureihe. Das alte Modell wurde kurzerhand zur „I". Viel hatte sich gegenüber 1976 nicht geändert. Der markanteste Unterschied war die neue Verkleidung, die gegenüber der hauptsächlich optisch wirksamen Mini-Schale des Vorgängers auch Wind und Wetterschutz versprach. Die geschickt um die Zylinder platzierten Unterteile entstammten dem seit 1977 gebauten Tourer SP.

Die SP war Guzzis rasche Antwort auf die sensationelle BMW R 100 RS, die Ende 1976 als erste vollverkleidete Großserienmaschine die Motorradwelt erregte. Umberto Todero und seine Mitarbeiter zogen sich in ihren Windkanal zurück. Dieser mit einem Elektromotor von 230 kW Leistung ausgerüstete, 28,5 Meter lange und 2,6 Meter hohe wie breite Windkanal war der erste seiner Art gewesen, den ein Motorradhersteller bauen ließ. Hier waren seit 1950 systematische Untersuchungen an originalen Motorrädern mög-

lich. Die Arbeit in dieser Anlage schlug sich in den sensationellen Erfolgen der Guzzi-Einzylinderrennmaschinen der fünfziger Jahre nieder, die durch perfekte Aerodynamik und geringes Gewicht oft schneller als die mehrzylindrige Konkurrenz waren. Hier entstanden nun auch Verkleidungen für die Großserie, zuerst für den Tourer SP 1. Anders als die BMW-Konstrukteure, die die Verkleidung rahmenfest anbrachten, ließen die Norditaliener das Verkleidungsoberteil mit dem Lenker schwenken, was nicht nur die Umrüstung vereinfachte, sondern auch die Verkleidung näher an den Fahrer brachte und damit wirksamer machte. Die Le-Mans-II-Lenkerverkleidung fiel etwas zierlicher als das Vorbild von der SP 1 aus.

Weitere Änderungen gegenüber der Le Mans I waren eher marginaler Natur. So saßen die vorderen Bremssättel nun hinter den Gleitrohren, um das Trägheitsmoment der Lenkung zu verringern. In jedem Gabelholm fanden sich zwei Tragfedern, auf diese Weise wollte man eine Progression der Federung erreichen. Außerdem setzten die Guzzi-Konstrukteure die Gabelbeine in den Brücken weiter auseinander, um breitere Vorderreifen montieren zu können. Die Instrumentierung übernahm die Le Mans II ebenfalls von der SP 1 und konnte nun auch mit einer Zeituhr sowie einem Voltmeter aufwarten. Die Zylinderköpfe erhielten eine Überarbeitung für besseren Gasdurchsatz, so dass die Leistung der „II" auf 74 PS stieg. Allerdings drückte sich das nicht unbedingt in höheren Fahrleistungen aus: Die Höchstgeschwindigkeit wurde stärker von der Serienstreuung der Triebwerke, ihrer Feinabstimmung und der Fahrerstatur bestimmt.

Eine echte Verbesserung brachte der leichtere, belüftete Lichtmaschinendeckel. Die Bosch-Drehstromlichtmaschine war bislang häufig der zu großen Hitze im Limaraum zum Opfer gefallen. Die Bremsanlage erhielt nach Anregung durch deutsche TÜV-Stellen einen Regler, der dafür sorgte, dass erst dann Druck auf die vordere linke Scheibe ausgeübt wurde, wenn an der Hinterradbremse bereits 13 bar anlagen.

Anders als die erste Le Mans wurde die „Neue" von der Guzzi-Szene nicht einhellig voller Begeisterung aufgenommen. An der Verkleidung schieden sich die Geister. Zum einen machten viele Fahrer die lenkerfeste Schale für gelegentliches Hochgeschwindigkeitspendeln verantwortlich,

Der heutige Marktwert*

Classic Data

Modell	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
Le Mans II	1978-1981	7400 €	5500 €	4200 €	2800 €	1800 €	10.500 DM

* Ermittelt von Classic Data GmbH, Herner Str. 130, 44575 Castrop-Rauxel, Tel. 02305/29011

Aus dem OLDTIMER-MARKT-Clubadressen-Verzeichnis*

Moto-Guzzi-Club Bavarese e.V.
Günter Rivoir, Rotter Str. 34
D-85567 Grafing
Tel.: 08092/5457

*Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1000 Eintragungen) erscheint jährlich als herausnehmbare Sonderbeilage in der Januar-Ausgabe und kann jederzeit auf unserer Homepage (www.oldtimer-markt.de) eingesehen werden.

Kritikpunkte: Die labile Gabel wird fürs Pendeln verantwortlich gemacht, der Auspuff muss zumeist rasch Lafranconi-Tüten weichen

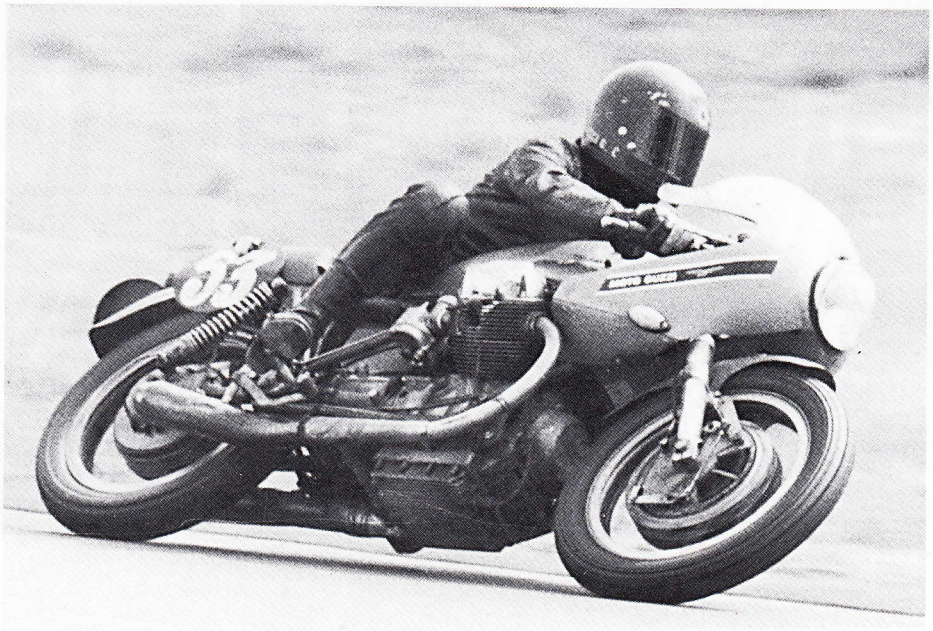
Seltener Anblick: eine unverbastelte „II" mit der geteilten Verkleidung. Ein Großteil der Besitzer entsorgte die ungeliebte Plastikhaut

zum anderen wurde sie ganz einfach als hässlich empfunden. Beim Pendeln spielte wohl der größere Abstand der Gabelholme zueinander eine Rolle, der die Unruhen vermutlich begünstigte. Die Verkleidungsunterteile bescherten Piloten über 1,80 Körperlänge zudem große Probleme, ihre Knie unterzubringen, da halfen auch die Polster auf Höhe der Zylinderköpfe wenig.

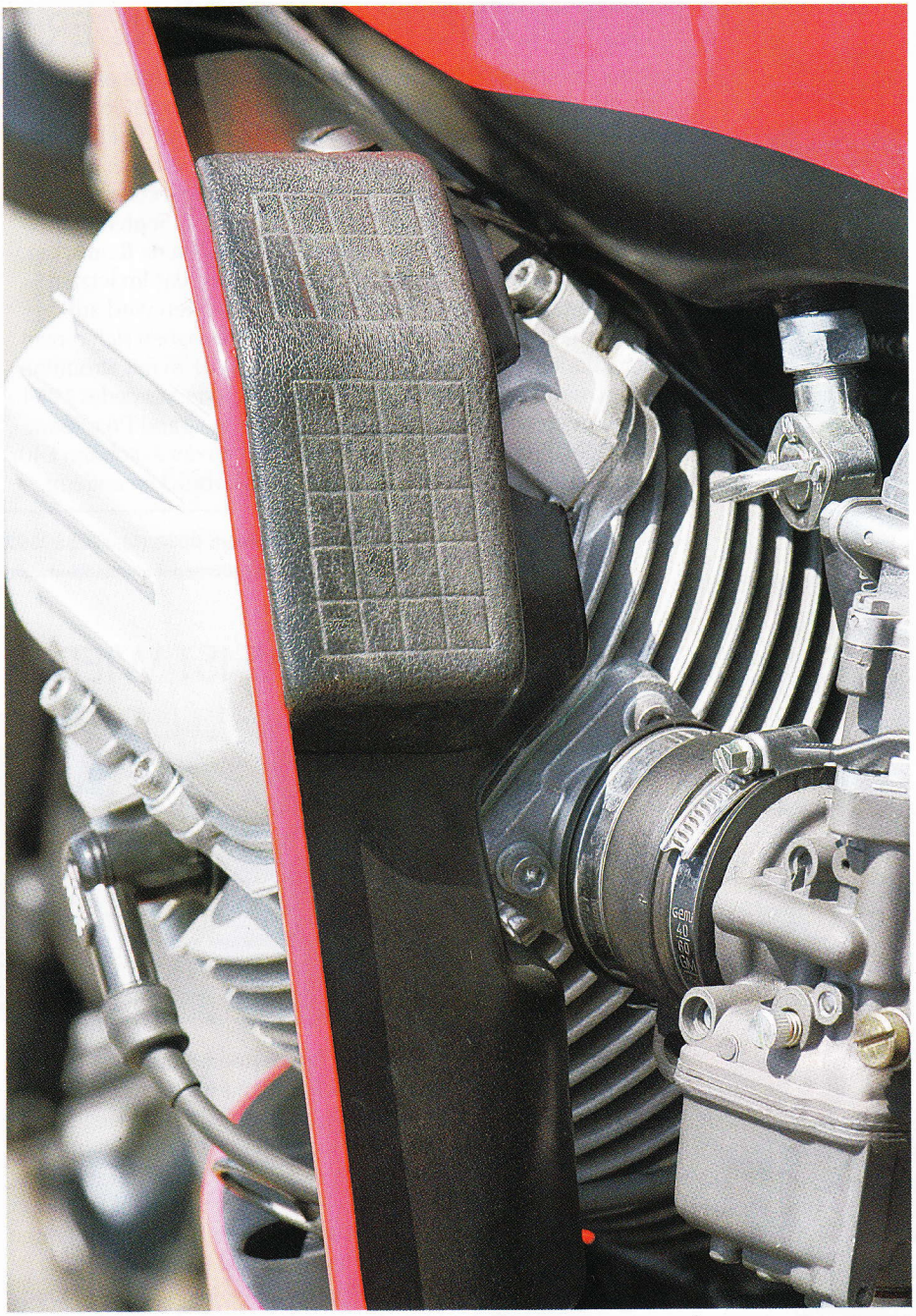
Mit den typischen, oft beklagten Mängeln hatte man allerdings nicht aufgeräumt: Nach wie vor ließ sich das Getriebe nur hakelig schalten, die Lackierung war wenig haltbar, die Instrumente zitterig und die Schalter zwar bunt wie eine Tüte Haribo-Konfekt, aber unlogisch im Aufbau und schwergängig. Viel schwerer wog ein motorisches Manko: In zulassungskonformer Abstimmung leistete sich die Maschine einen Drehmomenthänger zwischen 3000 und 5000 U/min, der dafür sorgte, dass man mit dem großen V 2-Motor nicht so elastisch durch die Gegend puttern konnte, wie sich das viele Kunden gewünscht hätten. Die Montage von Lafranconi-Auspufftöpfen und der Tausch der Hauptdüsen von 140 auf 150 beseitigte diesen Mangel nachhaltig und die Le Mans zog ab 3000 U/min bullig an. In die Papiere eingetragen wurde dieser Umbau jedoch nur von toleranten TÜV-Sachverständigen…

Dass eine derartige Auspuffanlage nicht nur Vorteile im Hinblick auf die Fahrleistungen mit sich brachte, sondern auch der aktiven Fahrsicherheit dienlich ist, konnte ich seinerzeit auf meinem Schottland-Trip

Lafranconi und größere Hauptdüsen: Gern genommen, nicht immer legal



Taufpate: Guido Mandracci mit der V7 Sport in Le Mans. Fünf Jahre später taucht die Rennstrecke als Guzzi-Modellbezeichnung auf



Passive Sicherheit im Zeitgeist der Siebziger: Die Schaumstoffpolster in der Verkleidung versprachen Schutz beim Aufprall

erfahren. Zwei- und Vierbeiner, die meinen Kurs hätten kreuzen können, wurden rechtzeitig gewarnt, die Straße zu räumen. Somit musste ich trotz defekten Scheinwerfers wenig Angst haben, nicht bemerkt zu werden. *Loud pipes saves lives!*, laute Rohre retten Leben, kommentierte der Verleiher trocken, den auch die fehlenden Rückspiegel nicht störten. Es sei ja ein schnelles Motorrad, da brauche man keine. Mit entsprechend leistungsbetonter Fahrweise war das in der Tat so, und ich empfand das Fahrwerk zwar als störrisch und unhandlich, aber durchaus als hochgeschwindigkeitsstabil.

Den Tipp, den Lenker doch möglichst locker zu halten und die Reifen nicht ganz abzufahren, um das Pendeln zu stoppen, mochten die Guzzi-Techniker ihren Kunden nicht geben. Wer sich bei seinem Händler beklagte, erhielt statt dessen eine straffere Zugstufendämpfung der Gabel verpasst. Diese war ab Sommer 1979 Serienbestandteil. Zum Modelljahr 1981 wurden die Laufbahnen der Zylinder mit Nigusil beschichtet, ein Handelsname von Zylinderhersteller Gilardoni für eine verschleißfeste Nickel- und Siliziumkarbidlegierung. Sehr ähnlich waren die von Mahle hergestellten Nikasil-Beschichtungen für deutsche Fahrzeughersteller. Diese Legierung war wesentlich verschleißfester als die bis dahin verwendeten Graugussbuchsen in den Leichtmetallzylindern.

Wer 15.500 Mark übrig hatte, konnte schon 1980 eine „Über-Le Mans" unter den Namen DMB Le Mans kaufen. Diese 1000er war auf Initiative des Guzzi-Tuners Dullio Agostini entstanden und wurde hier zu Lande offiziell angeboten. „DMB" stand dabei für „Deutsche Motobecane", den Importeur. Mit 1000 Kubik und 82 PS erreichte diese Le Mans die Werte japanischer Vierzylinder. 40er Dell'Orto-Vergaser samt geänderten Köpfen gehörten ebenso zur Umrüstng wie ein Ölwannen-Zwischenring, der das Fassungsvermögen und die Kühlleistung verbessern sollte. Der TÜV bescheinigte 220 km/h Spitze. Knapp 150 Exemplare dieser Maschine wurden in Deutschland zugelassen.

1981 kam die Le Mans III, die alles besser konnte und vor allen Dingen die Fans wieder so betörte, dass die „II" rasch vergessen war. Bis heute...

Technische Daten

Moto Guzzi Le Mans II

Motor: Luftgekühlter V2-Viertaktmotor mit 90 Grad Zylinderwinkel; je zwei im Kopf hängende Ventile, über eine untenliegende Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel betätigt
Bohrung x Hub: 83 x 78 mm
Hubraum: 844 ccm
PS bei U/min: 74 bei 7700
Verdichtung: 10,2:1
Vergaser: zwei offene Dell'Orto-Rundschiebervergaser mit 36 mm Durchlass
Zündung: Batterie-Spulenzündung mit zwei Kontakten
Schmierung: Druckumlaufschmierung
Antrieb: Zweischeiben-Trockenkupplung; Fünfganggetriebe, direkt verblockt; Sekundärantrieb durch Gelenkwelle im rechten Schwingenholm
Fahrwerk: Doppelschleifenrahmen aus Stahlrohren mit angeschraubten Unterzügen; vorn hydraulisch gedämpfte Telegabel mit 125 mm Federweg; hinten Zweiarmschwinge mit zwei hydraulisch gedämpften Federbeinen und 125 mm Federweg
Bremsen: Integralbremse mit Druckregler für Fußbremse; vorn Doppelscheibe mit 300 mm Durchmesser, hinten eine 250-mm-Scheibe
Reifen: vorn 4.10 V 18, hinten 4.25/85B V 18
Leergewicht: 240 kg
Verbrauch: 4,5 l/100 km
Höchstgeschwindigkeit: ca. 200 km/h

Text: Andy Schwietzer
Fotos: Holger Neu
redaktion@oldtimer-markt.de