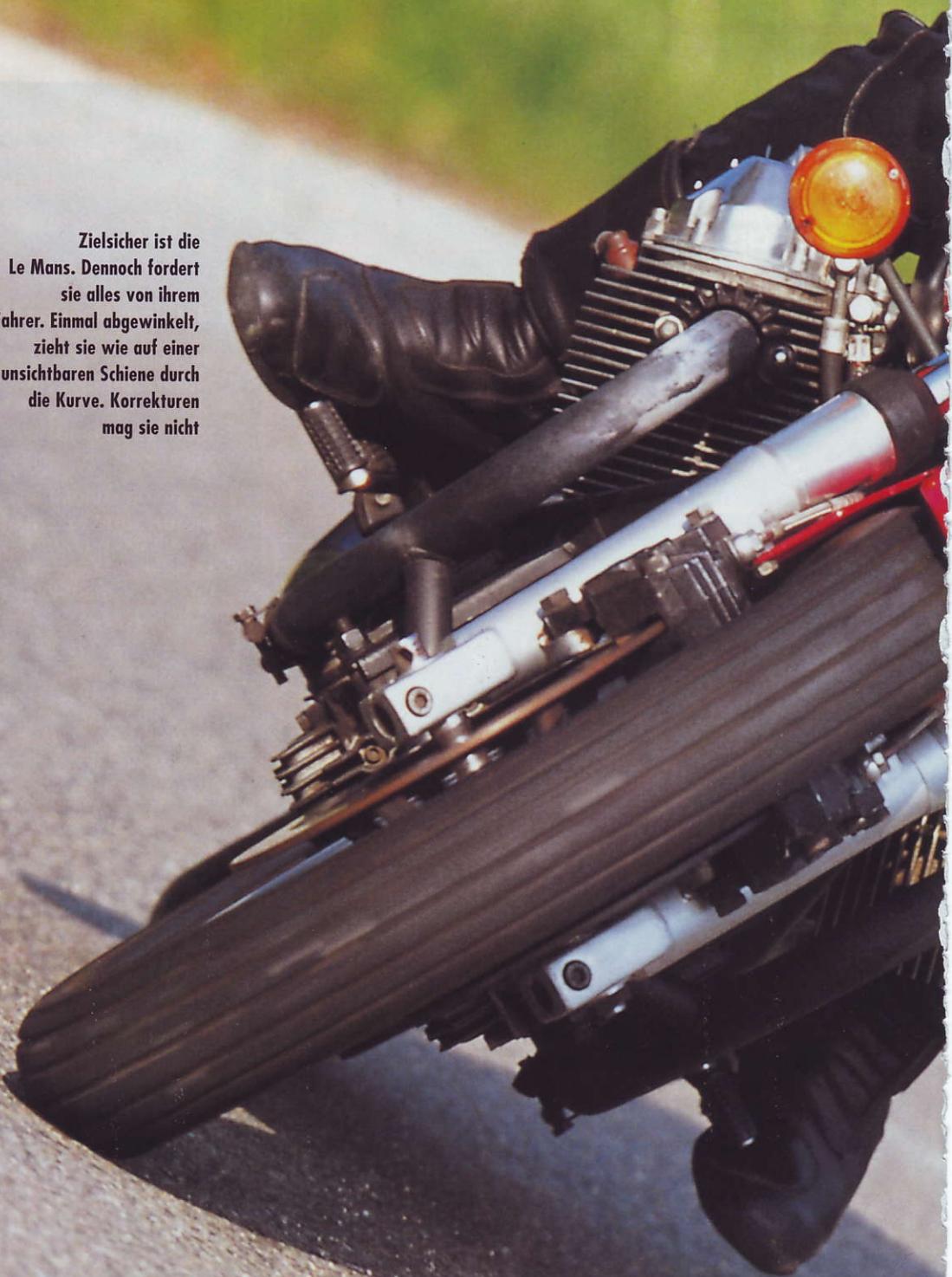


Zielsicher ist die
Le Mans. Dennoch fordert
sie alles von ihrem
Fahrer. Einmal abgewinkelt,
zieht sie wie auf einer
unsichtbaren Schiene durch
die Kurve. Korrekturen
mag sie nicht





IM ORIGINALZUSTAND RAR UND TEUER

Moto Guzzi **Le Mans I**

Eine italienische Impression. Als Nachfolgerin der 750 S3 konnte sie die sportliche Tradition der Marke erfolgreich fortführen und wurde zu „dem Guzzi-Sportmotorrad“ der Siebziger. Heute ist sie ein begehrtes Stück Motorradgeschichte

TEXT: NIKO UNGER FOTOS: MIO

Der Lichtmaschinendeckel. Darunter sitzt ein Problemkind der Le Mans. Aufgrund der hohen Temperaturen konnte der Rotor auslöten. Erst der Deckel mit Belüftungsschlitzen brachte Besserung. Doch auch langanhaltende hohe Drehzahlen verursachen Schäden am Generator



Wenn es heute auch nur noch wenigen bekannt ist – die Roten aus Mandello del Lario am Comer See können auf eine glorreiche Vergangenheit im Straßenrennsport zurückblicken. Auf eine Zeit, an die sich Guzzi-Enthusiasten andächtig und voller Stolz erinnern und die die meisten von uns nur aus Geschichtsbüchern kennen. Denn bereits 1921, noch im Gründungsjahr der Firma, begann man umgehend damit, aus dem ersten Serienmotorrad, der La Prima, eine Rennmaschine zu entwickeln. Und nur drei Jahre später war es so weit – großartige Siege verschafften Moto Guzzi internationalen Ruhm und Aufmerksamkeit.

Der Höhenflug im internationalen Renngeschehen dauerte bis in die Mitte der fünfziger Jahre. Dann hatte das Abklingen des italienischen Motorradbooms der Nachkriegszeit auch Auswirkungen auf die Produktion bei Moto Guzzi. Zum einen galt es nun Kosten zu sparen, zum anderen erwiesen sich die jüngsten Rennkonstruktionen als nicht schnell genug. Mit einem letzten Kraftakt konstruierte man 1955 einen V-Achtzylindermotor, der jedoch erst zu Beginn der Saison '57 standfest und somit konkurrenzfähig war. Obwohl dieses 270 km/h schnelle Über-Motorrad erste Siege für sich verbuchen konnte, zog sich Moto Guzzi noch während der Saison aus finanziellen Gründen offiziell vom Rennsport zurück. Und das, nachdem man zu diesem Zeitpunkt unzählige internationale Rennen, elfmal auf der Isle of Man und 14 Weltmeisterschaften gewonnen hatte.

Zusammengefaltet, den Oberkörper weit nach vorne gestreckt, hängst du auf der Le Mans. Du spürst den Fahrtwind im Gesicht, dein Herz schlägt im Guzzi-Takt, und die Fahrt wird zum Erlebnis



Nicht überall, wo Le Mans draufsteht, ist auch eine „Einser“ drin. Viele „Zweier“ wurden umgebaut

Doch auch wenn die Ära der Roten aus Mandello auf der Rennstrecke offiziell zu Ende gegangen war, auf der Straße setzte man die sportliche Tradition fort. Nach wenig guten Geschäftsjahren in den Sechzigern und der vorübergehenden Übernahme durch den Staat sollte mit den Siebzigern eine goldene Zeit der sportlichen Straßenmotorräder für Moto Guzzi anbrechen. Und nicht nur für Moto Guzzi. Viele der italienischen Motorradhersteller erlebten in diesen Jahren eine wahre Blüte.

Eines dieser großartigen Motorräder der wilden Siebziger, einer Zeit, in der ein Motorrad noch gefährlich und Sex harmlos war, ist die Moto Guzzi Le Mans. Aufgrund ihres Erfolges und der dadurch entstandenen weiteren Baureihen im Nachhinein als Le Mans „eins“ bezeichnet.

Die Le Mans galt offiziell als Nachfolgerin der sportlichen 750 S3. Der folgende, knapp zusammengefasste Rückblick zeigt jedoch, wie weit die Wurzeln der Le Mans tatsächlich zurückreichen. Genau genommen begann die Geschichte des legendären und mittlerweile zum Guzzi-Wahrzeichen gewordenen V2-Motors mit der längs zur Fahrtrichtung liegenden Kurbelwelle schon im Jahr 1962. Getrieben durch die schlechte finanzielle Situation, in der sich die Firma zu dieser Zeit befand, experimentierte man unter anderem auch mit der Entwicklung eines kleinen militärischen Dreiradfahrzeuges. Der Antrieb: Ein 700 ccm V2-Motor. Erst ein Jahr später wurde der Motor zu Versuchszwecken in ein neu konstruiertes Motorradfahrwerk gesteckt. Es sollte aber noch bis 1967 dauern. Dann endlich kam dieses Konzept als robuster und relativ sportlicher Tourer unter dem Namen V7 auf den Markt.

Der V7 folgte 1969 eine V7 Spezial. Eine der wichtigsten Änderungen waren die Hubraumerweiterung auf 747,5 ccm und der Leistungszuwachs von 42 auf 51 PS. Die 850 GT von 1972 hatte trotz der Hubraumzunahme nur ein Leistungsplus von vier PS aufzuweisen, verfügte aber über ein neues Getriebe und ab 1973 über eine Scheibenbremse am Vorderrad. Die Ära der sportlichen V2-Guzzis mit quer zur Fahrtrichtung rotierender Kurbelwelle begann im Jahr 1971. Es war der Rennfanatiker und Konstrukteur Lino Tonti, der auf der Basis des V7-Motors und eines völlig neu konstruierten Fahrwerks ein reinrassiges Sportmotorrad auf die Beine stellte.

Noch im gleichen Jahr beim Bol d'Or, dem härtesten Langstreckenrennen der Welt eingesetzt, machte die neue Guzzi von sich reden. 1972 folgte dann das Debüt des Serienablegers unter dem Namen V7 Sport. Schon jetzt galt dieses Motorrad als das italienische Sportmotorrad schlechthin. Der Motor leistete ganze 62 PS aus genau 748,4 ccm Hubraum bei einer Drehzahl von 7250/min. Bei einem Gewicht von 225 Kilogramm erreichte man damit eine Spitzengeschwindigkeit von knapp 200 Stundenkilometern. Verzögert wurde allerdings noch über eine Doppelduplex-Trommelbremse vorne und eine Doppelnockentrommelbremse hinten.

Über jeden Zweifel erhaben war das Fahrwerk. Die ausgezeichneten Fahreigenschaften in punkto Stabilität führten dazu, dass beinahe sämtliche Guzzis der nächsten



Für Windgesichter – Schutz bietet die kleine Verkleidungsscheibe kaum. Die zunächst verwendete Einzelsitzbank wurde 1972 durch eine Doppelbank ersetzt



Das Cockpit der ersten Le Mans. Sie meinen, es ist schlecht ablesbar? Ein Klassiker darf das. Wer mit einer Le Mans fährt, den kümmern keine Zahlen oder Anzeigen



Am Ende einer unvergesslichen Tagesfahrt – das Grinsen ist dem Autor wie ins Gesicht gemeißelt, die Eindrücke wird er für immer in seinem Herzen tragen

Jahre, egal, ob Tourer oder Sportler mit diesem Fahrwerk versehen wurden. Ebenso die Le Mans. Einzige Ausnahme waren die V35 und die V50.

Doch zuvor sollte die V7 Sport noch zwei unmittelbare Nachfolgerinnen bekommen: Die 750 S von 1974 und die 750 S3 von 1975. Neben verschiedenen Modellpflegemaßnahmen, unter anderem die Ausstattung mit zwei Scheibenbremsen am Vorderrad, senkte man bei der 750 S die Motorleistung auf 54 PS. Denn ein Manko der V7 Sport war deren spitze Leistungscharakteristik. Also wurden mittels anderer Nockenwelle acht PS Spitzenleistung zu Gunsten eines besseren Durchzugs im unteren Drehzahlbereich geopfert. Dazu gab es noch eine kürzere Endübersetzung von 8/37 anstatt wie bisher 8/35.

Im Jahr 1974 kam dann das unumstrittene Sportfahrwerk der 750 S in dem neuen Tourenmotorrad 850 T zum

Einsatz. Die Leistung war mittlerweile auf 57 PS angewachsen und ermöglichte so eine bei einem Tourer bis dahin unbekannt Performance. „Jau – die 850 T, die hatte ja das Fahrwerk der 750 S ...Sagenhaft kann ich Dir sagen. Meine Kumpels mit ihren Japanern ... habe ich alle stehen lassen. Die hatten zwar 20 PS mehr, mussten aber vor jeder Kurve gewaltig bremsen...“ Ich erinnere mich noch deutlich an die Begeisterung meines großen Bruders, der 1974 eine nagelneue 850 T sein Eigen nennen konnte.

Im Jahr 1975 erschienen die Sportlerin 750 S2 und der Tourer 850 T3. Neben verschiedenen Modellpflegemaßnahmen waren beide Motorräder nun auch mit einer

Kennst du die Musik eines großvolumigen V2-Motors? Das gierige Schlürfen der Vergaser und das Bollern der Auspuffanlage? Dieses Lied gehört mit zum Schönsten, was es auf Erden gibt

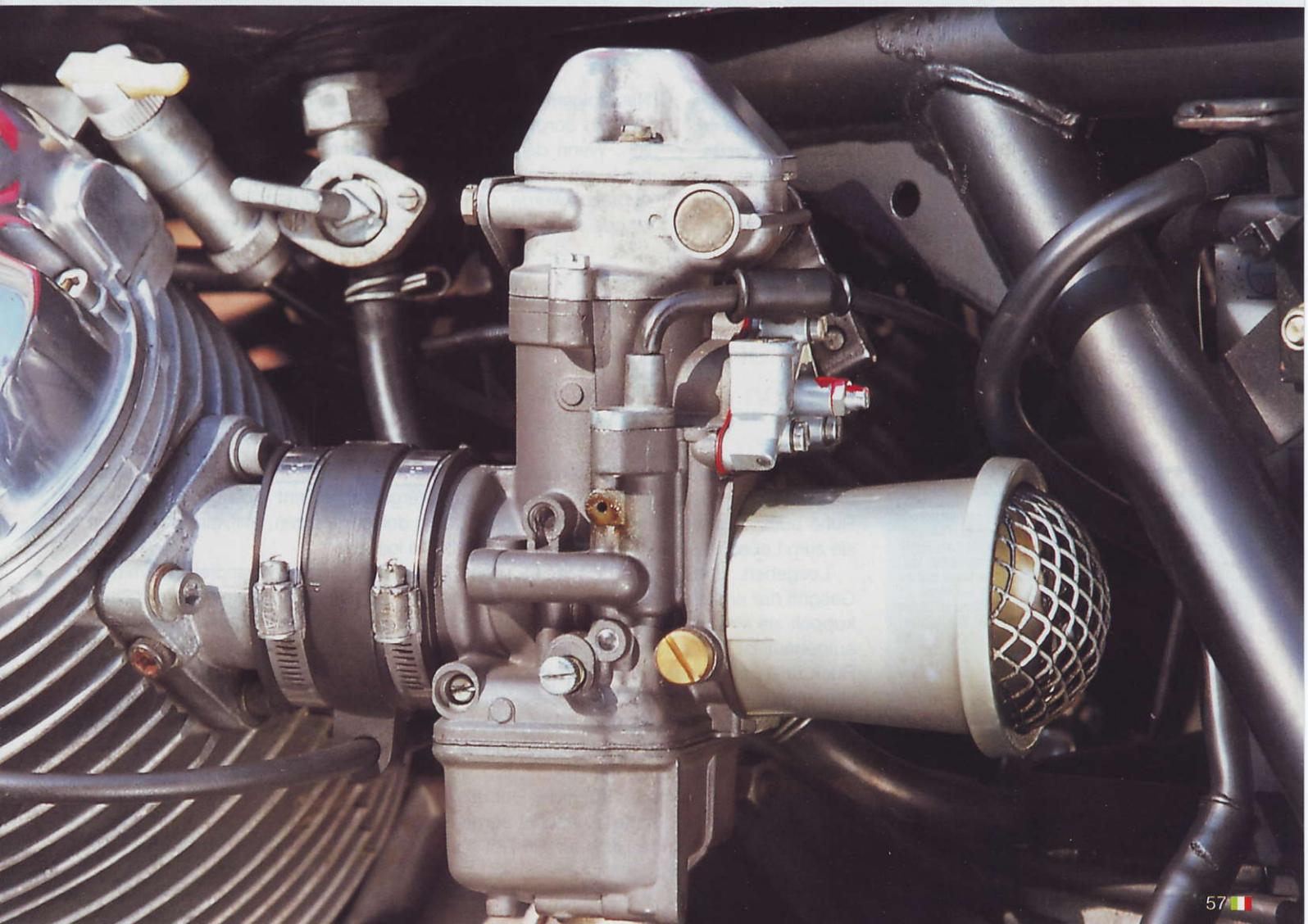
Bitte tief durchatmen. Jeder Zylinder wird von einem offenen 36er Dell'Orto-Vergaser mit Frischgas versorgt. Ebenfalls gut erkennbar: Der Benzinhahn und der leicht zu bedienende Choke

Scheibenbremse am Hinterrad und erstmalig mit einem Integralbremssystem ausgestattet. Die „3“ stand für drei Bremscheiben. Dieses bis zu Anfang der neunziger Jahre von Moto Guzzi beibehaltene Bremssystem kam ab '75 bei allen Modellen zum Einsatz. Zu dieser Zeit standen die Tourenmodelle gut im Futter. Die 59 PS bei 6900/min der 850 T3 waren eine anständige Leistung für einen Tourer der damaligen Zeit. Zudem konnte man aufgrund des Fahrwerks das Gas in den Kurven auch schon mal einen Tick weiter offen lassen.

Doch bei den Sportmaschinen stand man nun unter Zugzwang. Die 54 PS aus 750 ccm der S3 reichten nicht mehr aus. Und diesen Missetand konnte man nicht einmal mehr mit dem guten Fahrwerk rechtfertigen. Denn der Tourer 850 T3 rollte ja schließlich mit gleichem Setup bei einem Leistungsplus von fünf PS. Nein – hier musste dringend etwas geschehen. Die sportliche Tradition verpflichtete, kein Tourer aus eigenem Haus durfte den Sportlern auf Dauer den Schneid abkaufen.

Aus dieser Ausgangssituation heraus wurde nun die Le Mans entwickelt. Als Fahrwerk kam, wie oben schon erwähnt, das der 750 S3 zum Einsatz und die Basis auf der Motoreseite bildete der Antrieb der 850 T. Wohlgermerkt nur die Basis. Mehr zündfähiges Frischgas musste in die Zylinder. Da half nur eine Vergrößerung der Ventile. 44 Millimeter Durchmesser am Einlass und 40 Millimeter am Auslass statt der bisher 42 beziehungsweise 37 Millimeter lautete nun die stolze Angabe. Selbstverständlich wurden auch die Ein- und Auslasskanäle erweitert und der 30er Dell'Orto Vergaser wich einem Pedant mit 36 Millimetern Durchmesser. Mit einer von 9,2 auf 10:1 erhöhten Verdichtung lautete das stolze Endergebnis 70 PS bei 7000/min. Bei einem Gewicht von vollgetankt 223 Kilogramm wurde die Le Mans mit einer Spitzengeschwindigkeit von 206 Stundenkilometern gemessen.

Diese Leistungssteigerung von 59 auf 70 PS erforderte aber auch Maßnahmen, um die Standfestigkeit der Motors zu sichern. So bekam die Le Mans eine nitrierte und im Salzbad gehärtete Pleuelwelle, die Qualität der Pleuel wurde von nun an mittels Röntgenverfahren kontrolliert. Was ohne Zweifel ausreichte. Denn seitens der Motormechanik verlangte die Le Mans zwar ein gewisses Feingefühl von ihrem Fahrer, quitierte dies aber mit einer anständigen Laufleistung. Da die Zylinder, im Gegensatz zu denen der



14
LAFRANCONI
RISERVATO COMPETIZIONI
☆

Der Endschalldämpfer. Oder auch Nicht-Dämpfer. Ein Relikt aus Zeiten, in denen Laut noch „in“ war. Der Krach durfte noch raus. Ganz zur Freude der Guzzi-Fans



Ein echter Klassiker-Fan nimmt die Technik der Zeit aus ganzem Herzen an. Auch wenn sie, wie diese Schalter, etwas schlecht zu bedienen ist

Nachfolgerin Le Mans II, noch nicht Nikasil-beschichtet wurden, war ein sorgfältiges Einfahren des Motors unbedingt erforderlich. Wenn der „Einser“-Motor dann in der Kaltlaufphase auch noch mit rücksichtsvollem Gasgeben auf Betriebstemperatur gebracht wurde, dankte er es einem durch Zuverlässigkeit und langes Leben. Eine unsachgemäße Behandlung hatte jedoch Leistungsverlust zur Folge.

Bei nicht allzu kalten Temperaturen genügt ein kurzer Druck auf den Starterknopf und – mit einer seitlichen Kippbewegung, hervorgerufen durch die quer zur Fahrtrichtung rotierende Kurbelwelle und unter unsäglichem, das Gemüt mit Wonne erfüllendem Bollern, nimmt der Motor seine Arbeit auf. Die Maschine

Kleine Unzulänglichkeiten verzeiht man der Le Mans. Denn was sie an Charakter zu bieten hat, findet man nur bei wenigen Motorrädern

Le Mans-Gebrauchtmarkt

Über 1110 der nachträglich als „eins“ bezeichneten Le Mans fanden ihren Weg nach Deutschland. Dennoch sind Maschinen im Originalzustand selten. Viele wurden als Café-Racer umgebaut. Das bedeutet: Rahmendreieck ausgeräumt, Verkleidungsscheibe entfernt, die wichtigen Amaturen wichen einem einzelnen Drehzahlmesser, etc. Oder sie fungierten als Basis für einen BoT-Renner. Denn die Guzzi-Motoren bieten ein enormes Potenzial für Motortuning. Etlliche Spezialisten, wie etwa die Firma Dynotec bieten hier ihr Know-How an (www.dynotec.de).

Viele der ab 1979 gebauten Le Mans II wurden nachträglich zu einer „Einser“ umgebaut. Da die Rahmennummern beider Serien mit den Buchstaben VE beginnen. Hier die wichtigsten Unterscheidungsmerkmale: Bei der „Einser“ sitzen die Bremsättel vor, bei der „Zweier“ hinter der Gabel. Die „Zweier“ verfügt über Gabelbrücken mit größerem Standrohrabstand.

Für eine originale Le Mans I werden je nach Zustand zwischen 9000 und 12000 Mark geboten. Eine gute Informationsquelle mit etlichen Links bezüglich Anzeigen, Werkstätten, Tuner, Guzzi-Clubs, Fach-Literatur etc. findet man im Internet unter www.spiegel-live.de/guzzi/guzzi12.htm

bebt unter dir bei niedrigem Standgas, der Zeiger des Drehzahlmessers zittert nervös und das gleichmäßige Schnüffeln der offenen Vergaser beginnt eine gewisse innere Ruhe auszustrahlen. Diese Stimmung greift nach deinem Herzen, teilt dir mit: Nun ist sie zum Leben erwacht. Sie lebt. Sie läuft. Es kann losgehen.

Losgehen. Und wie die Le Mans losgeht. Es genügt, die Standgasdrehzahl mittels Gasgriff nur um ein Quäntchen zu erhöhen und die Kupplung kommen zu lassen. Sanft kuppelt sie ein, die Guzzi. Aber sobald der Kraftschluss zwischen Motor und Getriebe aufgebaut ist, spürst Du, wie die Schwungmassen das Motorrad mit einem sanften Ruck und unter ungeahnter Kraft nach vorne schieben. Und genau dieses Ansprechverhalten des Motors im Drehzahlkeller macht die Fahrt mit einer Guzzi so einzigartig, so unvergesslich. Obwohl der Le Mans-Motor sehr drehfreudig, ja für damalige Verhältnisse schon fast als quirlig zu bezeichnen ist, heißt die Devise: Früh schalten und sich über den nächsten Schub freuen.

Diese Fahrweise kommt auch der Lichtmaschine, dem einzigen wirklichen Problemkind der Le Mans I, zugute. Zunächst sorgte die sich unter der Abdeckung der Lichtmaschine ansammelnde Hitze für ein Auslöten des Rotors und somit für einen Lade-



Gedungen, kraftvoll und langgestreckt – wie eine Raubkatze vor dem Sprung. Eine einzigartige Erscheinungsform, frei von jeglichen Schnörkeln – aber charakterstark

stromausfall. Erst, als die Le Mans I 1978 einen Lichtmaschinendeckel mit Lüftungsschlitzen erhielt, trat geringfügige Besserung ein. Doch trotz der mittlerweile verstärkten Windungen und Isolierungen führten hohe Drehzahlen nach wie vor zu Schäden am Generator. In alten Testberichten sind noch weitere Querelen beschrieben, wie etwa schlechte Lack- und Chromqualität, schnell porös werdende Gummiteile und verschleißfreundige Gabel- und Kurbelwellendichtungen. Doch dabei handelt es sich eher um allgemeine, nicht nur Guzzi-typische Mängel dieser Zeit. Nichts, was einen Klassiker-Fan und versierten Schrauber heute noch ernsthaft erschrecken könnte.

Über jegliche Zweifel erhaben ist hingegen das Integralbremssystem. „Das Geheimnis bei einem Integralbremssystem“, verriet mir einmal ein Guzzi-Maniac, „ist, dass du mit deinem Fuß dasselbe Feingefühl entwickeln musst, wie du es normalerweise in den Fingern deiner rechten Hand hast. Dann funktioniert's.“ Bei diesem Bremssystem wird mittels Fußbremshebel eine Bremsscheibe am Vorderrad und die Bremsscheibe des Hinterrades von den Belägen in die Zange genommen. Erst das Betätigen des Handbremshebels unterstützt den Bremsvorgang mit der zweiten Scheibe des Vorderrades. Das ist vor allem für notorische Zweifinger-Bremsler zwar gewöhnungsbedürftig, glänzt aber, und nicht nur in Relation zu anderen Motorrädern dieser Zeit, mit einem guten, kontrollierbaren Verzögerungsverhalten.

All diese Eigenschaften ließen die Le Mans zu einem Erfolg und später zu einem Klassiker werden. Mängel scheinen bei italienischen Motorrädern eher in Kauf genommen zu werden. Weil der gebotene Gefühlseindruck überwältigend ist. Und dieses Flair ist es, das die Le Mans so außergewöhnlich macht.

In Mandello del Lario versuchte man, mit Nachfolgermodellen an diesen Erfolg anzuknüpfen. Aber die weiteren Le Mans-Serien konnten sich nicht mit der „Einser“ messen. Die unwesentlichen technischen Verbesserungen und Leistungssteigerungen konnten die verloren gegangene Faszination nicht wett machen. Die letzte Le Mans, die „Fünfer“, wurde bis '92 gebaut, doch die „Einser“ blieb der unumstrittene Klassiker. □

Youngtimer
wie die Le Mans sind
nicht technisch
anfällig. Sie erfordern
nur etwas mehr
Feingefühl und Wissen
von ihrem Fahrer

Technische Daten

Preis: 10 400 Mark (Neupreis 1977)

Produktionszeit: 1976 bis 1978

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, Einlass \varnothing 44 mm, Auslass \varnothing 40 mm, ohv. Bohrung x Hub 83 x 78 mm, Hubraum 844 ccm, Verdichtung 10. Zwei Dell'Orto PHF 36-Rundschiebervergaser, \varnothing 36 mm. Unterbrecherzündung. Elektrostarter. Fünfgang-Klauengertriebe, Endantrieb über Gelenkwelle (Kardan)

Fahrwerk: Stahlrohr-Doppelschleifenrahmen. Vorn Telegabel, \varnothing keine Angabe, Federweg 125 mm. Hinten Stahlrohrschwinge mit zwei Federbeinen, Vorspannung einstellbar, Federweg 80 mm. Bereifung vorn 100/90-18 56V, hinten 120/90-18 65V. Vorn Doppelscheibenbremse, \varnothing 300 mm, hinten Scheibenbremse, \varnothing 242 mm. Radstand 1470 mm, Sitzhöhe 780 mm. Gewicht vollgetankt 223 kg, Tankinhalt 22,5 Liter

Fixkosten: Steuer im Jahr 122,40 Mark, Versicherung Haftpflicht bei 100 % Beitragsrate 300 Mark (Zirkatarif)