Fotos: Christoph Driesen, Archive

Die zweite Chance

Der Guzzi-Boss wollte sie gar nicht, der Markt wollte mehr Zylinder und die Japaner überrollten mit nie da gewesenen Konzepten den Markt. Dass die Moto Guzzi Le Mans im Jahr 1976 dennoch in Serie ging, grenzt an ein kleines Motorrad-Wunder.

Höher, schneller, weiter – so tickt der Motorradmarkt Mitte der Siebzigerjahre. Die japanischen Hersteller, längst nicht mehr belächelt, stehlen sich gegenseitig die Schau, treiben die Leistung an ungesunde Grenzen und machen so der Jugend mit Nachdruck Lust auf's Motorrad. Innerhalb weniger Jahre haben sie den Markt wiederbelebt und ihn quasi unter sich aufgeteilt. Die verbliebenen europäischen Motorradproduzenten lecken derweil noch die Wunden der markenmeuchelnden Sechzigerjahre und begegnen der Dominanz aus Fernost überwiegend mit Old-School-Konzepten. Frische Ideen sind gefragt.

Alejandro de Tomaso ist deshalb mäßig begeistert, als die Moto Guzzi-Ingenieure ihm ein Sportmodell nahelegen, das von dem inzwischen recht betagten Zweizylinder-V-Motor angetrieben wird. Der argentinische Ex-Autorennfahrer und Automobilbauer hatte kurz zuvor nicht nur Benelli und Moto Guzzi gekauft, sondern auch den Ehrgeiz, der Konkurrenz aus Japan nicht kampflos das Feld zu räumen. So hatte er entdeckt, dass der Weg des Abkupferns keine Einbahnstraße war, und ließ der Benelli 750 Sei gleich sechs Zylinder ins Fahrwerk hängen, die wohl nicht zufällig alle so aussahen wie die der Honda CB 500.

Zumindest das PR-Feuerwerk rund um den weltweit ersten Seriensechszylinder war gewaltig, und de Tomaso war schnell von dem Gedanken beseelt, dieses vermeintliche Über-Triebwerk auch den großen Guzzis einzupflanzen. Es soll die Ingenieure viel Überredungskunst gekostet haben, den Vielzylinderfan auf eine neue Sport-Guzzi einzuschwören, die aus nur zwei Töpfen befeuert wird. Doch sie müssen die richtigen Argumente gefunden haben, denn 1976 kamen die ersten Modelle der neuen Le Mans zu den Händlern, um bei Motorradfahrern Sehnsüchte zu wecken.

Top-Model: Michael Wiedemann aus Spenge mit seiner Moto Guzzi Le Mans II aus dem Baujahr 1979.

850 Kubik, 70 PS, in 3,9 Sekunden auf Hundert, über 200 km/h – 1976 eine Macht

Das gelang gründlich, zumal die Italiener zu der Zeit noch immer die besten Sportmotorräder für die Straße bauten. Die Fahrwerke von Moto Guzzi, Ducati, Laverda und MV Agusta zeigten sich in der Regel der Leistung ihrer starken Motoren auch gewachsen und italienische Bremsen gehörten zum Besten, was der Markt zu bieten hatte. Beides konnte man bei japanischen Big-Bikes damals nicht zwingend voraussetzen, erst ein Jahr zuvor hatte die erste Honda Gold Wing die Klasse der »Rodeo-Bikes« eröffnet und so manchen Reiter abgeworfen.

Die früh kolportierten Eckdaten der Le Mans waren dazu angetan, die Sehnsucht noch zu vertiefen: 850 Kubik, 70 PS, in 3,9 Sekunden von Null auf Hundert, über 200 km/h Spitze – 1976 eine Macht. Und dazu diese Erscheinung! Flach, lang, geduckt, mit knapper Scheinwerfermütze und in einem kantenverliebten Design, wie man es bis dahin noch nicht gesehen hatte. Es war zu der Zeit schwer, jemanden zu finden, den dieser spezielle Look kalt gelassen hätte. Man fand es zum Niederknien oder zum Davonlaufen, heute gilt die erste Le Mans als Stil-Ikone.

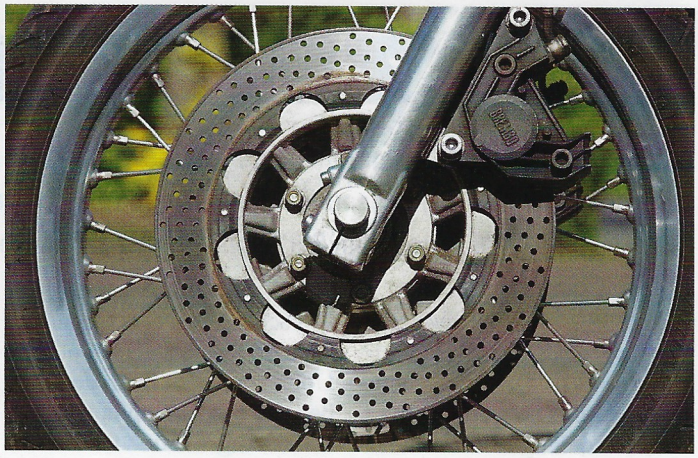
Mythen hatte Moto Guzzi zu der Zeit längst geschaffen, viele Jahre hatte der Adler aus Mandello auf den Rennstrecken der Welt zuverlässig den Schnabel vorn gehabt, bis dann der kollabierende Markt für Alltagsmotorräder die Umsätze einbrechen ließ und die Werksrennerei unbezahlbar machte. Außerhalb Italiens war damit schon Ende der Fünfzigerjahre die bis dahin beste Werbung für die Marke verloren gegangen, fortan lebte man vom anekdotenreichen, sportlichen Mythos, an den man auch 1976 noch mit dem Namen der neuen großen Sport-Guzzi andockte. Der ging zurück auf den Start einer 844-cm³-Rennmaschine beim Bol d'Or-24-Stunden-Rennen in Le Mans im Jahr 1971. Trotz Sturz und Reifenschaden belegte das Guzzi-Team, das lange souverän in Führung gelegen hatte, am Ende einen phänomenalen dritten Platz. Warum also den schon 1972 vorgestellten 850er-Prototypen nicht Le Mans nennen? Schon allein wegen der Sehnsucht.

Doch Sehnsucht hin, Mythos her, der Traum vom italienischen Renner musste ja auch irgendwie bezahlt werden. Und da hatten nun einmal die Japaner die deutlich besseren Argumente auf ihrer Seite. Fast 11.000 Mark kostete die erste Le Mans, und das war gleich um so viele Tausender teurer als CB 750, Z 900 & Co., dass die Guzzi-Händler keine allzu breiten Ladentüren brauchten.

Moto Guzzi Le Mans, 1976-78

Die Ur-Le Mans: Sie folgte dem Ruf des Marktes nach mehr Hubraum und bediente sich dafür des 850er-Motors aus der T3 California, hatte aber größere Ventile und Vergaser und eine neue Auspuffanlage. Ihr kantiges Design polarisierte, und weil zudem viele Anbauteile von minderer Qualität waren, griffen die Kunden gern ins Zubehörregal. Das Modell trug übrigens immer nur den Namen Le Mans, die »I« wurde später einfach hinzugefügt.

Designverliebte Le-Mans-Fahrer griffen damals gern zu Alu-Tanks aus dem Zubehörangebot als Alternative zum schlecht lackierten Serien-Fass.



Bestwerte: Das Integralbremssystem der Guzzi war ihrer Zeit weit voraus. Bei der Le Mans II wanderten die Bremssättel hinter die Gabelholme.

Für viele blieb der potente V2 ein schwer bezahlbarer Traum.

»Eigentlich hatte mich schon sehr früh der Guzzi-Virus gepackt, aber so eine Maschine konnte ich mir in der Jugend nicht leisten. Ich bin von der Klasse vier erst mal auf eine 250er-Suzuki umgestiegen. Mehr war am Anfang nicht drin.« Michael Wiedemann aus Spenge war damals einer der vielen Sportfreunde, für die das Schaufensterglas des Guzzi-Händlers eine unüberwindbare Hürde darstellte. So vertrieb er sich die wilden Jahre zunächst mit diversen Japanern, bis er das Geld für eine gebrauchte V7 Sport zusammenkratzte. An der hatte sich allerdings der Vorbesitzer mit seinen ganz eigenen Vorstellungen abgearbeitet.

So groß war die Liebe dann doch nicht, ich wollte ja fahren, nicht schrauben

»Ich hatte dauernd schwarze Finger, irgendwas war immer. Das Teil war restlos verbastelt, eine einzige Katastrophe. Und so groß war die Liebe dann doch nicht, ich wollte ja fahren, nicht schrauben.«

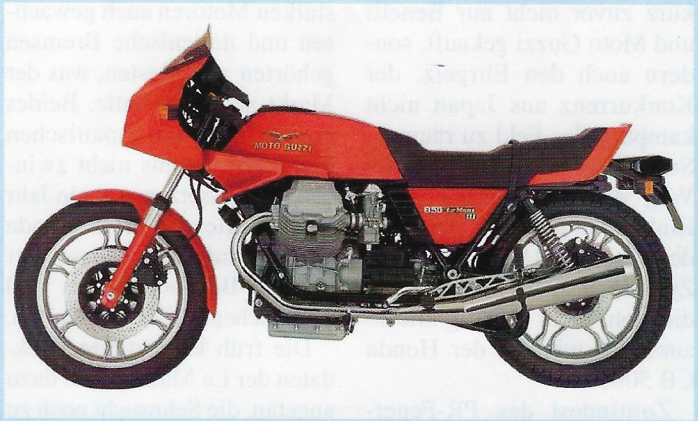
Tatsächlich bedurfte es nicht unbedingt eines ungeschickten Vorbesitzers, um sich von den elektrischen oder mechanischen Slapstick-Einlagen seines V2-Querkopfs die Nerven blanklegen zu lassen. Der Mythos Guzzi verlangte in jenen Tagen auch eine gewisse Leidensfähigkeit des Besitzers sowie ein gut sortiertes Portfolio an Werkzeugen und Schrauberlust, wollte man in der Fachwerkstatt nicht bald seine persönliche Espresso-Tasse im Schrank haben. Die vielen Berichte von haarsträubenden Defekten aus jener Zeit hängen der Marke aus Mandello bis heute nach, auch wenn man dort inzwischen längst erkannt hat, dass die Qualitätskontrolle ein wichtiger Baustein im Produktionsprozess sein kann.

Vor gut 30 Jahren jedoch machten rasch Geschichten die Runde, die von schwächelnder Mechanik, psychedelischen Kabelverbindungen, abblätterndem Lack und aufplatzenden Sitzbänken erzählten. Tragisch dabei, dass abzüglich der Übertreibungen noch immer so manches den Tatsachen entsprach. So wurde zum Beispiel beinahe jede Sitzbank der ersten Le-Mans-Serie von

Moto Guzzi Le Mans II, 1979-80

Schritt zurück nach vorn: Die Le Mans II kam technisch weitgehend unverändert daher, doch spendierte man ihr eine Vollverkleidung mit rahmenfestem Unter- und lenkerfestem Oberteil, was sie nicht schöner machte. Zudem brachte das eckige Kunststoffteil bei hohem Tempo Unruhe ins Fahrwerk. Dennoch wurden von der II bald sechsmal so viele Modelle verkauft wie von der ersten Le Mans, obwohl die sogar ein Jahr länger gebaut wurde.

Moto Guzzi Le Mans III, 1981-84



Noch mehr Ecken: Mit überarbeitetem Motor ging die Le Mans III an den Start. Die Zylinderköpfe waren nun eckig, die Ventile arbeiteten deutlich leiser als zuvor und auch die Auspuffgeräusche waren jetzt geringer. Gemeinsam mit einem neuen Luftfiltersystem sorgte all das außerdem für mehr Leistung. Fahrwerk, Getriebe und Rahmen blieben gegenüber der II unverändert, doch dank des neuen Motors gilt die III als das beste aller Le-Mans-Modelle.

1976 auf Garantie ausgetauscht, wobei viele Piloten lieber gleich auf das Sitzmöbel der 750 S3 zurückgriffen, die in den Augen der meisten auch noch deutlich besser aussah. Rasch lieferte der Zubehörmarkt zudem berückende Alternativen zum stümperhaft lackierten Originaltank, auch Verkleidungen, Sitzbänke, Auspuff- und Fußrastenanlagen waren im Angebot, und die zahlreichen Möglichkeiten zur Individualisierung seiner ganz

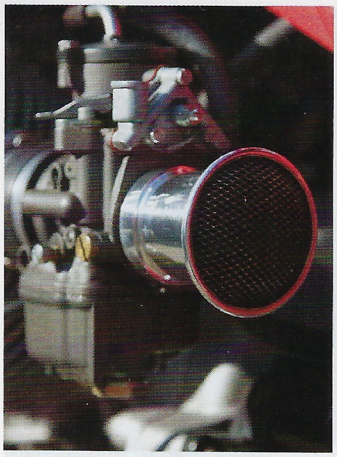
Schmuckstück: Bei der aufwändigen Restaurierung der Le Mans II vor zehn Jahren blieb quasi kein Stein auf dem anderen.

Moto Guzzi Le Mans IV, 1985-87

Noch mehr Hubraum: Auf nunmehr 950 cm³ wuchs der V2 in der Le Mans IV an, außerdem gönnte man der Nockenwelle etwas schärfere Steuerzeiten und die Vergaser wurden größer. Vor allem aber wurde das Vorderrad kleiner, wobei der 16-Zöller offensichtlich die Balance nachhaltig störte. Schon bald wurde mit neuen Gabelbrücken nachgerüstet, auch das Vorderrad war optional und gegen Aufpreis wieder in der 18-Zoll-Variante zu haben.

Moto Guzzi Le Mans V, 1988-92

Die Letzte: Weil es mit dem kleinen Vorderrad der Le Mans IV nur Scherereien gegeben hatte, wird das Nachfolgemodell wieder mit den bewährten 18-Zöllern ausgeliefert, die nun lediglich etwas breiter als zuvor ausfallen. Auch die Verkleidung wird größer, ist nun aber komplett rahmenfest. Ansonsten ist das neue Modell mit dem Vorgänger technisch identisch. Mit der »V« endet nach 17 Jahren Bauzeit das Le-Mans-Kapitel von Moto Guzzi.



Luftikus: Die Le Mans atmet durch zwei 36er-Dellorto-Vergaser.

Reduziert: Die klobigen Originalinstrumente wurden auf die wesentlichen Komponenten reduziert und auf einer schlichten Alu-Platte untergebracht.

Klassisch: An viele Le Mans wurden Marzocchi-Federbeine geschraubt.

persönlichen Guzzi wurde von der Szene dankend angenommen. Bald schon war es schwer, eine gebrauchte Le Mans im Originalzustand zu finden.

Auch die Le Mans, die Michael sich 1997 zulegte, entsprach optisch nicht mehr der Serie. Nach einer längeren Pause hatte er wieder auf's Motorrad gefunden, die alte Leidenschaft für Sportmotorräder trieb ihn zunächst in den knappen Sattel einer GSX-R 750. »Doch das ging gar nicht, mit dem Teil war ich wie ein Kranker unterwegs. Viel zu schnell, viel zu hohe Drehzahlen. Die hab' ich nicht lange gehabt.« Aber da gab es ja noch diese Jugendliebe und die Erfahrungen mit der V7, die ihn wie kein anderes Motorrad fasziniert hatte, wenn sie denn mal fuhr. »Wenn du eine Guzzi mal erlebt hast, willst du irgendwann wieder eine haben, das geht gar nicht anders. Und obwohl ich mit der V7 so viel Ärger hatte, wollte ich Guzzi eine zweite Chance geben. Und mir wohl auch.«

Es wurde eine Le Mans II, Baujahr 79, für fünftausend Mark. Er lässt an dem Motorrad zunächst alles, wie es ist, genießt einfach nur, dass die Technik funktioniert, und besucht mit seinem Kumpel die Insel. »Wir wollten das letzte Haus in Schottland sehen, und wir haben es gesehen!« Michael sagt das nicht ganz ohne Stolz, denn es galt seinerzeit nicht als selbstverständlich, dass man mit einer bald 20 Jahre alten Guzzi so ohne Weiteres John o' Groats erreicht. Völlig reibungslos funktionierte die Expedition ja dann auch nicht, irgendwann begann der V2 zu knallen, lief nicht mehr rund. In der schottischen Werkstatt trifft Michael dann auf zwei Youngster, die an ihren High-Tech-Bikes herumschrauben. »Für die beiden war eine Le Mans II wie aus einer anderen Welt. Die haben wahrscheinlich noch überlegt, ob das ein Vor- oder ein Nachkriegsmodell ist. Wir mussten dann doch selber ran.« Beide Vergaser werden zerlegt, gesäubert, neu eingestellt, doch der Vau knallt immer noch. Aber es gab ja noch andere Teile, die man abschrauben kann. Also Tank runter und Kontakte checken – aha, einer

Hast du eine Guzzi mal erlebt, dann willst du irgendwann wieder eine haben

Der erste, der durfte: Reiner H. Nitschke konnte 1976 als erster deutscher Fachjournalist der neuen Le Mans auf den Zahn fühlen.

Vorleben: In diesem Zustand kaufte Michael Wiedemann seine Le Mans II, hier schon im Reisetrimm für eine ausgedehnte Schottland-Tour.

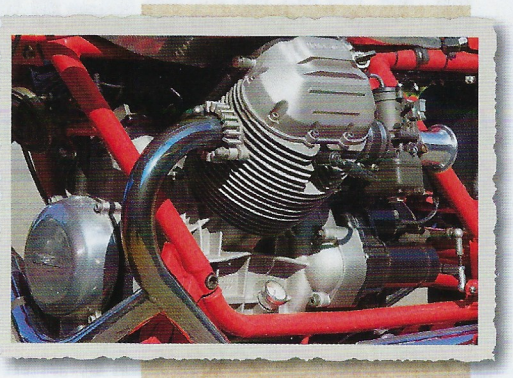
öffnet nicht richtig. »Wir haben ihn eingestellt und die Guzzi ist wieder gerannt wie ein Uhrwerk, nur ein bisschen lauter als vorher.«

Auf der Rückfahrt dann kündigt sich ein neues Problem an: Das Getriebe gibt merkwürdige Geräusche von sich. »Gehalten hat es noch bis zu Hause, doch dann hab' ich sie auseinandergenommen und einiges machen lassen.« Und weil das Geld inzwischen nicht mehr gar so knapp war, fällt die Renovierung gründlich aus, da bleibt beinahe kein Stein auf dem anderen. Der Motor wird bei km-Stand 144.000 runderneuert, bekommt eine schärfere Nockenwelle eingepflanzt, zudem eine größere Ölwanne und atmet fortan durch offene Dellortos. Räder, Rahmen, Tank, Verkleidung, Sitzbank, Auspuffanlage, Federelemente – kaum ein Bauteil entgeht der Modifikation. Insgesamt mehr als 9000 Euro steckt Michael 2002 in die damals schon 23 Jahre alte Guzzi, und erst danach ist es wirklich »seine« Le Mans.

Gut lachen: Michael Wiedemann hat sich seine ganz persönliche Moto Guzzi Le Mans aufgebaut.

Das Herzblut der Guzzisti hält die Kultmarke am Leben, wenn auch mühsam

Die ihn allerdings zunächst mächtig enttäuscht. »Da war irgendwie kein rechter Schmalz drin; ich hatte das Gefühl, der Motor zieht oben raus nicht richtig.« Wie nah er mit dieser Diagnose der eigentlich Ursache schon gekommen war, sollte sich erst nach etlichen Bastelstunden erweisen, die allesamt voll in die Hose gingen – um am Ende ebendort auch die Lösung zu finden. »Ich trug damals immer eine ziemlich weite Lederhose. Bis ich irgendwann geschnallt hatte, dass die Falten der Hose ständig vor den Ansaugtrichtern der Vergaser hingen, war ich fast wahnsinnig geworden. Ich hätte nicht die Vergaser zerlegen müssen, 'ne andere Buxe hätte völlig gereicht.«



Mit engen Hosen läuft Michaels Le Mans seitdem wie eine Eins, wird allerdings auch nicht mehr allzu sehr gefordert. »Seit der Restaurierung vor zehn Jahren bin ich nur ein paar tausend Kilometer gefahren, hab' aber jeden einzelnen davon genossen. Jedes neue Motorrad ist besser, keine Frage. Trotzdem werde ich diese Guzzi nicht mehr abgeben, ganz sicher nicht.«

Dieses Herzblut der Guzzisti hält die Kultmarke vom Comer See seitdem am Leben, wenn auch mühsam. Denn wenn die Le-Mans-Serie entgegen allen Prophezeihungen auch ein Erfolg wurde, so konnten die langgestreckten V2-Renner doch nicht verhindern, dass es langsam immer stiller wurde um eine der traditionsreichsten Marken Europas. Rund 30.000 Exemplare der Le Mans I bis V fanden trotz des gesalzenen Preises zwischen 1976 und 1992 weltweit einen Käufer, weshalb der Markt für Gebrauchte dem Interessierten eigentlich immer etwas zu bieten hat. Wer allerdings auf eine Moto Guzzi Le Mans im Originalzustand Wert legt, sollte für seine Suche mit einem breiten Zeitfenster planen.

Uli Böckmann

MOTO GUZZI LE MANS II

MOTOR

luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, Bohrung x Hub 83 x 78 mm, Hubraum 844 cm³, je eine oben liegende Nockenwelle, zwei Ventile, Kipphebel, zwei 36er-Dellorto-Vergaser; Nennleistung 73 PS bei 7700/min, Fünfganggetriebe, Kontaktzündung

FAHRWERK

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, vorne Telegabel mit 35 mm Standrohrdurchmesser, 125 mm Federweg, hinten Zweiarmschwinge mit zwei Federbeinen, 80 mm Federweg; Integralbremssystem, vorne 300-mm-Doppelscheibe, hinten 242-mm-Einzelscheibe; Reifen: vorne 3.50-18, hinten 4.00-18

MESSWERTE (1976):

Beschleunigung 0 auf 100 km/h 3,9 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 230 km/h, Gewicht vollgetankt 225 kg

BAUZEIT

1979 - 1980

PREIS

11.890 Mark

BISHER ERSCHIENEN

Honda CB 750 Four	TF 2/12
Kawasaki Z1	TF 4/12
BMW R 90 S	TF 5/12
Yamaha XT500	TF 6/12
Norton Commando 850	TF 8/12
Suzuki GT 750	TF 9/12
Benelli 900 Sei	TF 10/12
Triumph Tiger 650	TF 11/12
Hercules Wankel 2000	TF 12/12
Suzuki Katana 1100	TF 1/13
Laverda 750 SF1	TF 2/13
Suzuki RE-5 Rotary	TF 3/13
Honda Gold Wing	TF 4/13
Yamaha XS1	TF 6/13
MZ ETS 250	TF 7/13
BMW K1	TF 8/13
Honda XL500 S	TF 11/13