

EURO POWER

Text: Jo Soppa Fotos: MO-Archiv, Werk

Viele Kenner halten die siebziger Jahre für den interessantesten Abschnitt in der Entwicklung der jüngeren Motorrad-Geschichte. Wer ein strenges Auge auf eine BMW R 90 S oder Moto Guzzi 850 Le Mans I wirft, dürfte kaum einen Grund finden, um dieser Ansicht grundlegend zu widersprechen



Nennen Sie zwei klassische Twins mit kleiner, lenkerfester Halbschalenverkleidung. Klar, da kommen so gut wie jedem Kenner spontan die BMW R 90 S und die Moto Guzzi Le Mans I in den Sinn. Auch sonst finden sich prägende Gemeinsamkeiten





Mut zur Typografie. Guzzi und BMW bekamen von ihren Machern aufwendig gefertigte 3D-Typ-Logos angemessen. Derartige Details beflügeln ganz besonders die Liebhaberherzen

Der heftige Kickstart kam Anfang der siebziger Jahre bekanntlich aus Japan. Mit dem Doppelschlag in Gestalt von Honda CB 750 Four und Kawasaki Z 900 wurden die europäischen und amerikanischen Traditionsmarken mehr als nur in Zugzwang gebracht. Wer noch weiterhin bei den Großen im Motorradmarkt mitspielen wollte, der musste sich fortan überzeugende Gründe für den Anschlag aufs Ersparte einfallen lassen.

Bei BMW in München passte zumindest das Timing. Zeitgleich mit Erscheinen der CB 750 Four hatte man die neue Strich-Fünf-Baureihe in Stellung gebracht. Im Vergleich zu der vor allem am amerikanischen Kundengeschmack ausgerichteten Honda mit geflitterter Hot Rod-Lackierung und imposanter Vier-in-vier-Auspuffanlage kam die Boxer-BMW mit weit weniger visuellem Brustgetrommel deutlich gemäßiger über die Rampe. Auf Anraten vom New Yorker BMW-Importeur Butler&Smith schob das Werk aber bald mehr Chromteile in Gestalt des kleinen „Toastertanks“ nach, in der Hoffnung, damit an der Verkaufsfrent mehr zu bewegen. Tatsächlich bevorzugten die meisten US-BMWler wegen der dort zu bewältigenden Tourendistanzen möglichst üppige Tanks. Und spätestens mit der noch mehr zum Aufpolieren von Statusallüren – heute sagt man „Flexen“ – geeigneten Kawasaki Z 900

war für alle Motorradleute klar, wohin die Reise in den Entwicklungsabteilungen gehen würde: mehr Show, mehr Power, mehr Lifestyle. Schließlich mussten die Hersteller in Sachen Motorrad-Denke schon immer international unterwegs sein.

Tatsächlich bewiesen die BMW-Macher sogar einen sehr guten Riecher für die Motorradzukunft. Denn ursprünglich hatte man die ab 1969 lancierte neue Boxer-Baureihe mit einer 900er-Version als Spitzenmodell geplant. Doch das neu entwickelte Tunnel-Motorgehäuse erwies sich für die 900er Version im Versuch als noch

Gummikuh ade. Eine längere Hinterradschwinge sollte fortan den Fahrstuhleffekt der BMW bändigen

zu fragil, deshalb beließ man es zur Markteinführung für das neue Spitzenmodell R 75/5 bei maximal 750 ccm Hubraum und 50 PS Spitzenleistung.

Was folgte, war jene BMW-Epoche, die dem bayerischen Boxerkrad den Spitznamen „Gummikuh“ einbringen sollte. Weiche Federungsabstimmung und deutliche Antriebsreaktion der kurzen Kardanschwinge führten zum typischen Fahrstuhleffekt beim Beschleunigen. Schroffes Gasschließen wiederum brachte die Radaufhängungen der „Kuh“ zum kollabierenden Einsacken. Grobmotoriker am Gasgriff

konnten also eine BMW im Handumdrehen zum Tango tanzen bringen, was in sportlich angegangenen Kurven nicht ganz ohne war. Dann nämlich dotzte der entsprechende Zylinder hart auf der Straße auf, was zum Aushebeln des Motorrads führen konnte. Fast noch schmerzlicher war jedoch die Lektion aus der frustrierenden Erkenntnis, es fahrerisch mit dem Boxer nicht drauf zu haben. Deshalb gilt seit damals der Grundsatz: Mit einer Kardan-BMW stets mit gutem Zug am Hinterrad durch die Kurve zu eilen. Dann ist die Bodenfreiheit in Schräglage konstant und vor allem am größten.

Eine kurze Kardanschwinge brachte damals auch die Moto Guzzi aus Mandello del Lario mit ins spannende Motorradspiel. Die Italiener hatten bereits seit 1967 mit der V7 ein

waches Auge auf den Markt großkalibrieriger Motorräder geworfen, speziell auch auf das wichtige US-Geschäft. Den rasant gestimmten Neuerscheinungen aus Japan konnte man in Form der ab 1972 angebotenen V7 Sport eindrucksvoll im 200-km/h-Format Paroli bieten. Knackige Federungshärte und vor allem im V-Winkel nach oben hin angestellte Zylinderwinkel unterbanden von vorne herein jegliche BMW-unartige Gebärden mit wackelndem Kuh-Hintern und in den Asphalt gerammten Zylinderhufen. Nicht von ungefähr sprechen die Guzzi-Verehrer



Intensive Momente mit Boxer-Brumm
und V-Twin-Stakkato. Guzzi und BMW auf
abendlicher Landstraße



1976 war das Jahr der R 90 S. In Amerika wurde die Superbike-Klasse aus der Taufe gehoben. Die Boxer gewannen drei von vier Läufen. Zwei Siege holte sich Reg Pridmore (163) und damit den Meister-Titel



Auch die neue Guzzi Le Mans holte sich 1976 mit Mike Baldwin im Sattel einen Superbike-Sieg. Später machte der Zahnarzt Dr. John Wittner (ganz rechts) die Mandello-Twins flott und wurde vom Werk für die Viertakter-Entwicklung engagiert

seit jenen Tagen in Anspielung auf den konzeptionell artverwandten Bayern-Boxer nicht ganz unberechtigt vom „überlegenen Konzept“.

Als die V7 Sport hierzulande für stolze, aber noch recht harte 8360 D-Mark in die Händlerauslagen kam, stand zur gleichen Zeit bei BMW bereits die neue R 90 S startklar in der Werksausfahrt. Inzwischen hatten die Münchner den Boxermotor für die ab 1973 gebaute Strich-Sechs-Baureihe fit für die ursprünglich geplanten 900 ccm Hubraum gemacht und dazu konkurrenzfähige 67 PS Spitzenleistung hineingepackt. Das Fahrwerk stabilisierten die BMW-Techniker nun mit einer um ganze 80 Millimeter verlängerten Schwinge. Das neue Spitzenmodell der modellgepflegten Boxer-Baureihe stach tatsächlich weit aus dem gewohnten BMW-Portfolio heraus: R 90 S, ein Typ-

kürzel, das sich schon bald einen respektierten Ruf erobern sollte.

Dem ohnehin Augen öffnenden, weil im Höchstmaße Appetit anregenden Auftritt mit lenkerfester Halbverkleidung, dynamisch vorwärtsstrebender Tank-Sitzbank-Flyline und aufwändiger Zweifarb-Lackierung in Rauchschwarz und Daytonaorange wurde noch mit einem selbstbewusst fetten Modellschriftzug das passende Ausrufezeichen gegeben. Verantwortlich für das Erscheinungsbild zeichnete Hans Albrecht Muth, der mit forschem Auftritt und Kritik am biedereren Aussehen der betulichen Strich-Fünf-Boxer in der Motorradabteilung damals offene Türen einrannte. Muth war zuvor für das Innenraum-Design der BMW-Autos zuständig und hatte nun als Dank für sein Vorpreschen auch noch einen Motorradauftrag auf dem Zeichentisch. Als

begeisterter Motorradfahrer, der privat eine MV Agusta 750 Sport bewegte, war der Auftrag Herausforderung wie Verpflichtung zugleich. Wie man bald wusste, sollte sich der kühne Schritt für BMW Motorrad auszahlen. Und zwar nachhaltig.

Vor allem das agile und zugleich komfortable Fahrverhalten der BMW konnte gegen die zwar leistungsstarken, aber auch behäbig bis unartig zu hantierenden Japan-Kräder wichtige Fahrspaßpunkte gut machen. Und dank schlanker Stirnfläche und wirksamer Verkleidung brummte der Boxer mit seinen 67 PS Spitzenleistung bei Bedarf ebenfalls im Bereich der magischen 200-km/h-Marke durch die Lichtschranken der Test-Redaktionen. Allenfalls das laut und hakelig zu schaltende Getriebe und die eher verhalten zu beißende Schwenksattel-Vorderrad-

Von vorne unverwechselbar. Und die luftgekühlten BMW-Boxer sind die einzigen Motorräder, die indirekt beheizte Fußrasten serienmäßig haben



Das lief 1973 im Radio

Als die BMW 1973 auf den Markt kam, plärren die Föhnwellen-Rocker der Gruppe „Sweet“ ihr „Block Buster“ aus den Rundfunkempfängern und Plattenspielern. In gefühlter Endlosschleife waren auch die „Les Humphries Singer“ mit „Mama Loo“ zu hören. Suzi Quatro gab

mit „Can the Can“ als Rock-Emanze tüchtig Gas, und Demis Roussos schmalzte im scharf gesplitteten Kastraten-Falsett sein rühriges „Goodbye, My Love, Goodbye“ in den Äther. Bei den Langspielplattenverkäufen lagen James Last und Friesen-Komiker Otto an der Spitze.

bremse mussten sich berechnete Kritik gefallen lassen.

Auch bei Moto Guzzi muss die neue R 90 S damals schwer Eindruck hinterlassen haben. Zeigte das bayerische Beispiel doch in bester Art und Weise auf, wie man mit überschaubaren Mitteln aus einem Tourenmotorrad mit schlichtem ohv-Zweizylinder einen richtig heißen Feger machen kann. Und wie die Musik richtig gespielt wurde, das wusste auch Lino Tonti, damals Technischer Direktor bei Guzzi, sehr genau. Dem V-Twin hatte er bereits mit einem hauteng und flach bauenden Doppelschleifenrahmen tüchtig auf die Sprünge geholfen. Seine V7 Sport wurde auf Antrieb als echtes Sportmotorrad verstanden. Technisch wurde das Konzept mit Umrüstung auf Scheibenbremsen an die neuen Kundenwünsche angepasst. Zuletzt, mit dem Modell S3, wurden Scheibenbremsen vorne wie hinten geboten. Im nächsten Modellpflegeschritt musste also sichtbar viel mehr passieren. Den 850er Motor hatte man bereits aus dem Tourenmodell im Programm, mit neuer Nockenwelle, größeren Ventilen und erhöhter Verdichtung wurde nun weiter an der Leistungsschraube gedreht. Am Ende standen 70 PS bei 7000 Umdrehungen auf dem Datenblatt. Das weit größere Kunststück gelang jedoch bei der Verpackung.

Offensichtlich hatte man von BMW die Idee mit der kleinen Lenkerverkleidung übernommen. Die auf der Mailänder Messe 1975 präsentierte Erstversion war noch mit einer aus Spezialschaum einteilig aufgebauten Sitzbank mit kleinem Soziushöcker ausgestattet. Das sah umwerfend aus, erwies sich jedoch schnell als wenig dauerhafte und somit praxisuntaugliche Lösung. Der Spezialschaumstoff zerbröselte in Windeseile. Es folgte eine wie üblich mit Kunstleder bezogene Sitzbank. Der Kniff war freilich, dass alleine mit dieser vorne über den Tank hochgezogenen Sitzbank ein verblüffend frischer Auftritt realisiert wurde. Hinzu kam die dramatische Lackierung in Flammrot mit abgesetzten, mattschwarzen Farbflächen. Als Besonder-

heit irritierte das Betrachterauge noch vorne an der Lenkerverkleidung eine um den Scheinwerferausschnitt gelegte Farbfläche in Leuchtorange. Eine Lösung, die dann jedoch nicht den Segen der deutschen Zulassungsbehörden finden sollte. Denn Signalfarben sind den Einsatzfahrzeugen von Feuerwehr, Polizei und Rettungsdiensten vorbehalten. Übrigens gab es die Einser-Le Mans auch in einem schönen blausilbernen Metallic-Farbtönen.

Dritte Komponente der im Grunde raffiniert aufgefrischten S3 war die glanzschwarz beschichtete Lafranconi-Auspuffanlage mit im Langstreckenstil sportlich hochgeknickten Endschalldämpfern. Zu den zulassungsgerecht gedämpften Versionen legten sich die Fans selbstverständlich umgehend die Lafranconis in „Competizione“-Ausführung zu. Leicht erkennbar an der Beschriftung und den typischen Fächer-elementen in der Endmündung. Offene

Mit dem Integral-Bremssystem präsentierte sich Moto Guzzi als Neuerin in Sachen Sicherheitsausstattung

Dell'Ortos waren schließlich bereits serienmäßig an Bord. Somit war die Botschaft klar und deutlich: Diese Guzzi will nicht nur spielen.

Eine technische Neuerung im Sportmotorradbau fand sich in der Bremsanlage. Moto Guzzi hatte bereits zu Grand Prix-Zeiten mit Kombisystemen, die auf Vorder- wie Hinterrad wirkten, experimentiert. Am Automatik-Tourer Convert führte Guzzi das so genannte Integral-Bremssystem bereits 1975 im Serienbau ein. Jetzt wurde es auch im neuen 850er-Sportmodell als relevant und sinnvoll erachtet. Der Clou dabei: Der Fußbremshebel aktiviert neben der Hinterradbremse auch die Bremszange für die linke Scheibe. Die rechte Bremscheibe vorn wiederum wird alleine über die Handarmatur bedient. Was in der Praxis nach einer gewissen Eingewöhnung tadellos funktionierte. Allerdings schrieb das Werkstatthandbuch zwingend die Brembo Beläge Ferit ID 332 GG für vorne rechts und hinten vor. In die vordere linke Bremszange

mussten die Beläge mit der Kennung Brembo ID 320 FF. Bei Nichtbeachtung drohte der Hersteller mit Garantieentzug und dem Erlöschen der Zulassung. Es musste sichergestellt bleiben, dass die Hinterradbremse vor dem Vorder- rad die Blockiergrenze erreicht.

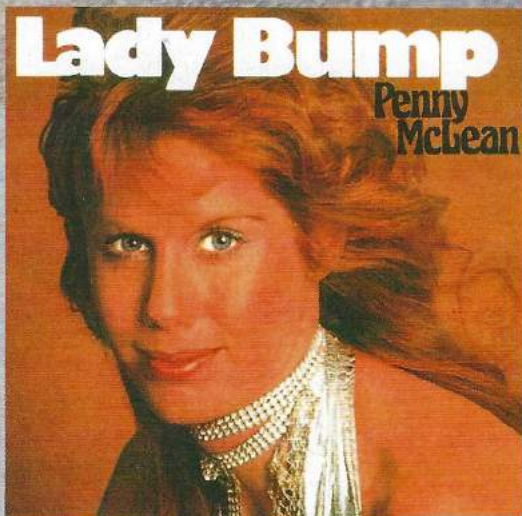
Auch sonst zeigt ein Blick in das Guzzi-Werkstattbuch, dass sich die Zeiten und Ansprüche der Motorradfahrer in den bald 50 vergangenen Jahren gewandelt haben. So schrieb Guzzi den Eignern ins Pflichtenheft, alle 10 000 Kilometer den Kraftstoffbehälter, die Benzinhähne, Filter und Leitungen zu reinigen. Dazu musste das Getriebeöl inklusive Kardangetriebe gewechselt werden. Ein Check der Batteriepole hört sich da fast schon wie eine Beiläufigkeit an. Alle 3000 Kilometer wurde für die Einser-Le Mans ein Ölwechsel und eine Ventilspielkontrolle vorgeschrieben. Dabei sollten zudem die Ölstände in den Getrieben überprüft werden. Und was heute ohnehin niemand mehr macht: Elektrolytstand in der Starter-Batterie prüfen. Derartige Servicearbeiten waren in den Siebzigern für den gemeinen Motor-

radfahrer – gleich welche Berufsausbildung er hatte – eine Selbstverständlichkeit. Entsprechend konnten servicefreundliche Konzepte wie jene von Guzzi oder Boxer-BMW bei der praxisorientierten Kundschaft Pluspunkte verbuchen, die mit ihren traditionellen OHV-Ventiltrieben ohnehin das Kopfnicken der Selberschrauber auf sich zogen. Vor allem dann, wenn sich wie bei Guzzi und BMW die Zylinder für den Ventilspielservice derart offenherzig wie auf dem Präsentierteller den Schrauberhänden entgegen strecken.

Sportliche Motorräder müssen sich selbstverständlich auch im Sport bewähren. Auf Betreiben des großen New Yorker BMW-Importeurs Butler&Smith wurden Spezialfahrwerke für den neuen Strich-Fünf-Boxer für die AMA-Formel 750-Klasse gefertigt. Für das Boxertuning engagierte Butler&Smith den deutschstämmigen Udo Gietl, ein ehemaliger NASA-Ingenieur mit profundem Wissen. Somit hatte man bereits einen gewachsenen Erfahrungsschatz



Von vorne
mindestens so unver-
wechselbar wie
die BMW und serien-
mäßig mit Knie-
heizung. Im Winter
sehr angenehm



Das lief 1976 im Radio

Begleitmusik zur neuen Guzzi Le Mans lieferte 1976 vor allem Penny McLean mit ihrem nach wie vor als Stimmungsmacher tauglichen „Lady Bump“. 1976 war aber vor allem das Jahr der Supergruppe Abba, die gleich mehrere Hits landeten. Ihr

„Mamma Mia“ haben Millionen nie wieder aus den Ohren bekommen. Und, ja, 1976 war auch das Jahr, als Jürgen Drews sein Bett im Kornfeld aufstellte. Im LP-Verkauf waren die klanglich desolaten Multihit-Scheiben von K-Tel der große Renner.

in Sachen Boxer-Tuning, als die neue R 90 S erstmals 1974 in Daytona auftauchte. Der entscheidende Impuls sollte allerdings erst zur Saison 1976 kommen, dem letzten Produktionsjahr der R 90 S. Das Nachfolgemodell R 100 S stand bereits in den Startlöchern. Für die 76er Saison hatte die amerikanische Motorrad-Sportorganisation AMA eine neue Superbike-Klasse mit großzügig abgestecktem Regelwerk ausgeschrieben. Damit wollte man sich der inzwischen in der F 750-Klasse überlegenen Zweitakter entledigen. BMW-Tuner Udo Gietl konnte nun sein gesammeltes Boxer-Wissen in eine auf 1000 ccm Hubraum gebrachte R 90 S einbauen, inklusive Doppelzündung. Das heißt, es waren insgesamt drei maximal getunte Butler&Smith-R 90 S, die unter den Fahrern Gary Fisher, Steve McLaughlin und Reg Pridmore in Daytona zum Auftaktrennen an den Start gehen sollten. Die gut 100 PS starken Boxer-Kräder erwiesen sich gegenüber den Mitbewerbern auf dem schnellen Daytona-Kurs als überlegen. Nur technische Probleme an der Fisher-BMW vereitelte einen Dreifach-Triumph. So siegte McLaughlin um Reifenbreite vor Reg Pridmore, der schließlich mit zwei Siegen die Serien für sich entscheiden konnte. Ein BMW-Erfolg, der noch lange nachwirken sollte, und der die R 90 S bis zum heutigen Tag zum begehrten BMW-Klassiker macht.

Auch Moto Guzzi war damals in Daytona am Start. Der 21 Jahre junge Mike Baldwin holte sich mit der von Reno Leoni getunten Le Mans den fünften Platz. Bester Japan-Fahrer war Wes Cooley auf Platz vier mit einer Kawasaki. Honda spielte bei diesem Rennen keine Rolle. Beim nächsten Lauf in Loudon demonstrierte Baldwin allerdings das überlegene Guzzi-Konzept mit einem klaren Sieg. Übrigens saß auch der junge Freddie Spencer schon mal auf einer Leoni-Guzzi. Später wurde die Mandello-Legende in den Staaten von Guzzi-Fan und Zahnarzt Dr. John Wittner beflügelt. Er befeuerte den V-Twin derart vehement, dass sein Engagement schließlich zu einer Anstellung im Werk führte. Ein direkter Ableger seiner Arbeit war die Daytona 1000 mit Achtventil-V-Twin. ▷



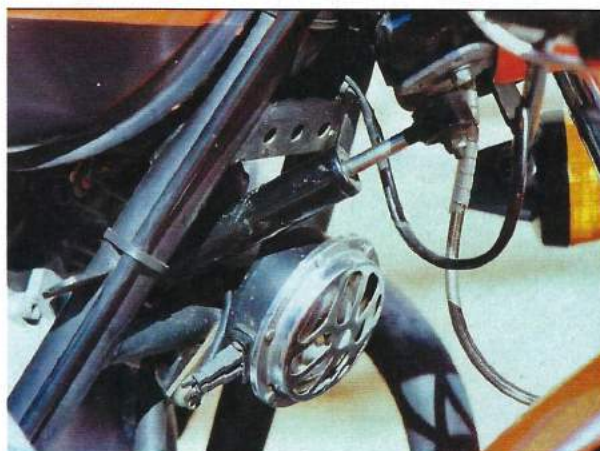
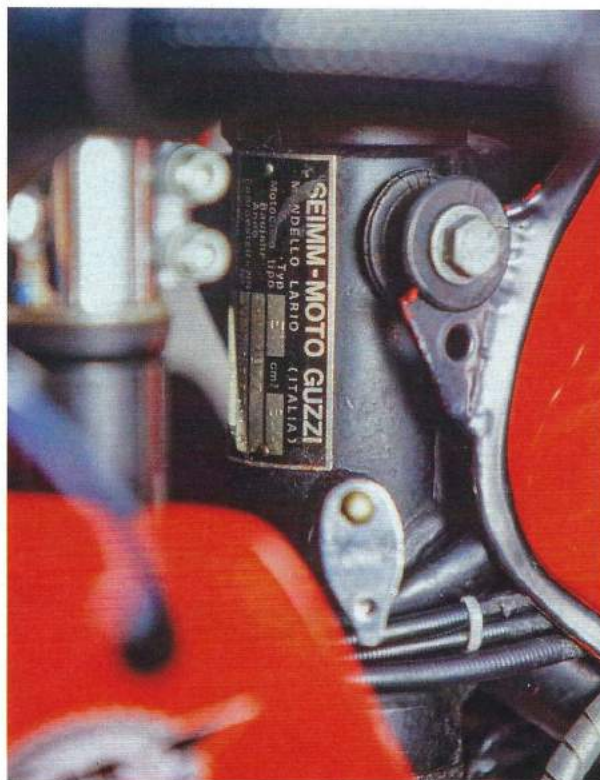


Die gelochte Scheibenbremsanlage mit solide verblockten Schwenksattelzangen signalisiert dem Auge ernsthafte Verzögerung, tatsächlich ist das ein wunder Punkt der R 90S. Zudem wird die Bremshydraulik umständlich per Seilzug aktiviert. Dafür stimmt die Vollausstattung im Cockpit. Ein verchromter Haltegriff erleichtert das Aufbocken, und die beiden Dell'Orto-Vergaser zaubern sogar eine Portion italienische Sportlichkeit ans deutsche Boxer-Krad

Aber behalten wir die beiden Twin-Klassiker R 90 S und Le Mans I weiterhin im Auge oder, besser gesagt, im gefühlsechten Erfahrungsbereich. Also aufgesattelt, für eine Runde über die Schwäbische Alb. Dort wartet ein ideales Revier auf die beiden Paradebeispiele europäischer Zweizylinder-Kultur: enge Zirkelkurven, schnelle Bögen und auch schrundig aufgeworfener Belag, der die Federsysteme beider Motorräder voll fordern wird.

Klar, die Bedienkräfte für Gasgriff, Kupplung und Bremsen liegen allesamt über dem heute üblichen und gewohnten Durchschnitt. Auch das Auf- und Abbocken der beiden Twins geschieht weit weniger geschmeidig, als es die schlanken Motorradkörper vermuten lassen. Ein fester Tritt auf den Ausleger des Hauptständers gehört ebenso dazu, wie der passend schwungvolle Zug am jeweiligen Griffbügel. Beidseitig an den Tanks sind Benzinhähne montiert, die für die Klassikfraktion selbstverständlich, für die junge Generation aber bereits Relikte aus längst vergangenen Zeiten sind. Gleich daneben findet sich auf der linken Guzzi-Seite ein unscheinbarer Klappehebel aus hellem Kunststoff. Damit wird der Choke nach dem Muster alles oder nichts aktiviert. Designer Muth hat dem Boxer dagegen einen formschönen stufenlos regulierbaren Magura-Hebel auf der linken Motorseite nah an den Gemischaufbereitern angemessen. Hinuntergreifen zum Motor, die Technik haptisch erfühlen und spüren, das war wohl in beiden Fällen die Intention der Macher.

Lange bitten lassen sich die Twins nicht. Mit entfesselter 12-Volt-Energie reißen beide Elektrostarter die Motoren umgehend ins Leben. In Sachen Gemischaufbereitung herrscht zwischen Mandello und München Einigkeit. Beide Twins werden von Dell'Orto-Rundschiebervergassern gefüttert und beide Motoren scheinen das über Beschleunigerpumpen eingeblasene Gemisch geradezu begierig in sich aufzusaugen. Wenig überraschend, dass der akustische Auftritt der feuerroten Italienerin zum Erscheinungsbild passt. Ein ergreifendes Duett wird von Helden-tenor Lafranconi samt inbrünstigem





Die Linie macht's. Im Grunde gelang es Guzzi-Chefentwickler Lino Tonti mit wenigen Retuschen aus dem 750 Sport-Vorgängermodell fürs Auge etwas völlig Neues zu zaubern. Der klassische Rundmotor erinnert noch an die alten Zeiten, und die im Langstreckenstil abgeknickten Lafranconi-Auspufftüten sind selbstverständlich dem Rennsport vorbehalten. Der zuschaltbare, hydraulische Lenkungsdämpfer ist auf schlechten Pisten in Anbetracht der straffen Fahrwerksauslegung durchaus sinnvoll. Die Le Mans entstand in einer Phase, als das Werk noch unter staatlicher Kontrolle stand. Das Typschild mit der Bezeichnung „SEIMM-Moto Guzzi“ weist darauf hin

Welche ist die
Schönere? Zumindest
die Blicke der beiden
Fahrer geben
eine Antwort auf die
unfaire Frage



Ansaugfauchen der offenen Vergaser angestimmt. Die BMW nimmt sich dagegen wie die zünftig aufspielende Schuhplattler-Blaskapelle aus. Fröhlich und gut geölt und mit dem warmen Boxer-Rhythmus, der sogleich in den wippenden Schaltfuß zu zucken scheint. Trockenkupplungen nach Automobiliemuster kommen zum Einsatz, denn die trennen astrein, lautes Einrasten des ersten Ganges kennen weder Guzzi noch BMW. Das R 90 S-Getriebe wurde offenbar von kundiger Hand restauriert, es lässt sich sauber und exakt schalten. Die Moto Guzzi verlangt beim Gängesortieren ein wenig mehr Konzentration vom Fahrer.

Mit vollen Tanks sind die beiden Zweizylinder-Motorräder annähernd gleich schwer. Gute 220 Kilogramm sind jeweils am Start, für die Klasse nicht leicht, aber auch nicht über-schwer. Mit aufrechter Körperhaltung und einer Sitzposition dicht am Lenker gibt sich der Bayern-Boxer für den Fahrer ab dem ersten Meter als unkompliziert entgegen kommendes Arrangement. Der schlanke Knieschluss zum Tank fördert den Kontakt zum Motorrad, dennoch sitzt man auf der R 90 S mehr „oben auf“ als auf der insgesamt niedriger bauenden Guzzi. Die spannt den Fahrer mit klarer Ansage über den Tank. Hallo Sportsfreund, das hier ist

das rabiate Programm für Gebückte. Und die Guzzi will mit Krafteinsatz bewegt werden. Richtungsänderungen erfordern einen streng gesetzten Lenkerinput, die berühmten Kurvenorgien will die Le Mans mit Schweiß auf der Fahrerstim vergütet wissen. Dazu passt die insgesamt stramme Abstimmung der für die großen Radien gemachten Guzzi-Chassis. Volles Beschleunigen auf schlechten Abschnitten lässt die Kardan-Hinterhand spürbar verharren, dann gehen die Schläge mit voller Härte ins Kreuz. Der serienmäßige in Stufen einstellbare Lenkungsdämpfer kann dann sinnvolle Dienste leisten, macht das Handling aber unwilliger.

Auf der BMW lässt es sich prima touren,
die Guzzi ist für Raucher. Pausen für den
Rücken sind immer willkommen



Einen ähnlich aufgebauten Lenkungs-
dämpfer hat auch die BMW R 90 S.
Dank insgesamt komfortabler Abstimmung
kommt er nur unter Extrem-
bedingungen als Kur in Betracht. Die
Telegabel fühlt sich, gemessen an
heutigen Vorstellungen, schon sträf-
lich unterdämpft an. Dagegen gibt sich
die Kardan-Hinterradschwinge straff.
Das Zusammenspiel von Hinter- und
Vorderradfederung ist also wenig har-
monisch und bremst zunächst den
sportlichen Tatendrang. Auf eine klas-
sische BMW muss man sich nun ein-
mal aus Fahrersicht einlassen und ein-
fuchsen. Aber genau darin liegt ja auch
der Reiz eines klassischen Motorrads.

Immerhin bringt die R 90 S die marken-
typischen Langstreckenqualitäten mit
ins Spiel. Eine Tankfüllung in einem
Rutsch abreiten, kein Problem für den
Menschen am BMW-Lenker. Die Moto
Guzzi ist dagegen ein Raucher-Fahr-
zeug. Schön, wenn man alle Nase lang
eine Ausrede für die Zigarettenpause
hat. Dann darf man die Le Mans aus
allen Blickwinkeln bewundern. Sie hat
es verdient.

FAZIT: Zwei ruhmreiche Zweizylinder-
eisen aus der glorreichen Zeit. Zwei
völlig unterschiedliche Charaktere,
zwei konzeptionell dennoch seelenver-
wandte Konstruktionen. Die Guzzi für

Auge, Ohr und Herz, die BMW zusätz-
lich noch für die Vernunft. Stichwort
„Klassiker mit Alltagsnutzung“. Das
trifft mit Einschränkung zu, denn in
Sachen Brems-Freundlichkeit hat die
Guzzi mit ihrem praxisgerechten Inte-
gralsystem klar die Nase vorn. Bleibt
noch die Frage nach dem Geld. Schöne
R 90 S bewegen sich in der Gegend
von 12 000 bis 15 000 Euro. Die Einser-
Le Mans ist neuerdings wieder günstiger
im Marktgeschehen anzutreffen.
Ihre Härte verträgt sich eben weniger
mit den malträtierten Bandscheiben
ihrer Noch-Besitzer. Ideal also, wenn
man beide Kräder in der Garage stehen
hat. Nach Lust und Laune. □

TECHNISCHE DATEN: BMW R 90 S

Preis: Neupreis 1976 9510 D-Mark. Marktpreis für gepflegtes
Modell in tadellosem Liebhabenzustand 12 000 bis 15 000 Euro

Leistung: 67 PS (49 kW) bei 7000/min; maximales Drehmoment
76 Nm bei 5500/min

Motor: Viertakt-Zweizylinder-Boxermotor, luftgekühlt. Zwei
Ventile pro Zylinder, ohv. Bohrung x Hub 90 x 70,6 mm, Hubraum
898 ccm, Verdichtung 9,5. Zwei Dell'Orto-Rundschiebervergaser,
Ø 38 mm. Unterbrecherzündung, Elektrostarter. Trockenkupp-
lung. Klauengeschaltetes Fünfganggetriebe. Endantrieb über
gekapselte Gelenkwelle (Kardan)

Fahrwerk: Doppelschleifenrahmen aus Stahlrohr. Vorn Tele-
gabel, Federweg 200 mm. Stahlrohrschwinge mit zwei einstell-
baren Federbeinen, Federweg 125 mm. Drahtspeichenräder,
Bereifung vorn 3.25-19 54H, hinten 4.00-18 6H. Vorn Doppel-
scheibenbremse mit Schwenksattelzangen, Ø 260 mm. Hinten
Simplex-Trommelbremse Ø 200 mm. Radstand 1465 mm, Sitz-
höhe 820 mm, Tankinhalt 24 Liter, Gewicht vollgetankt 224 kg

TECHNISCHE DATEN: Moto Guzzi 850 Le Mans I

Preis: Neupreis 1977 10 400 D-Mark. Marktpreis für ein gepfleg-
tes Modell in tadellosem Liebhabenzustand um 10 000 Euro

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, ohv. Bohrung x Hub 83 x 78 mm, Hubraum 844 ccm,
Verdichtung 10,2. Zwei Dell'Orto-Rundschiebervergaser, Ø 36 mm.
Unterbrecherzündung, Elektrostarter. Trockenkuppung, klauen-
geschaltetes Fünfganggetriebe, Endantrieb über gekapselte
Gelenkwelle (Kardan)

Fahrwerk: Doppelschleifenrahmen aus Stahlrohr. Vorn Tele-
gabel, Federweg 130 mm, Stahlrohrschwinge mit zwei Feder-
beinen, einstellbar, Federweg 100 mm. Leichtmetall-Gussräder,
Bereifung vorn 100/90-18 56V, hinten 120/90-18 65V. Vorn
Doppelscheibenbremse mit Zweikolbensätteln, Ø 300 mm,
hinten Scheibenbremse Ø 242 mm. Integralsystem. Radstand
1470 mm, Sitzhöhe 780 mm, Tankinhalt 22,5 Liter, Gewicht voll-
getankt 223 kg