Die Le Mans

Unter eingefleischten Fans ist der Name längst Programm. Er ist seit vier Jahrzehnten der Inbegriff für eine sportliche Moto Guzzi schlechthin

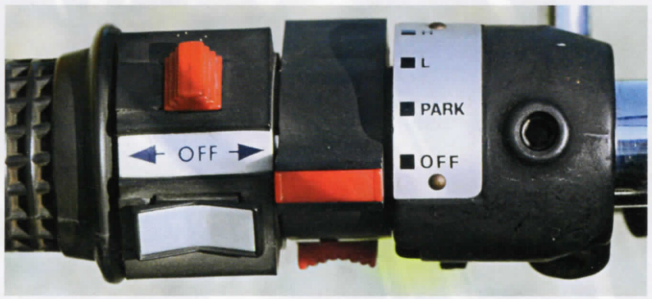
Text und Fotos: Franco Daudo

Fast vier Jahrzehnte sind seit der Vorstellung dieser Moto Guzzi vergangen, doch noch immer ist eine Le Mans ein zeitlos schönes Motorrad

Instrumente, Warn- und Kontrollleuchten der Le Mans. Was heutzutage pofelig wirkt, kümmerte damals kaum einen

Carlo Coscia erzählt: „Ich hatte großes Glück, eine gut erhaltene Le Mans zu finden. Als junger Kerl habe ich eine 650er Lario des Herstellers in Modello del Lario gefahren, mit Vierventil-Motor. Weil ich damals Geld brauchte, musste ich sie notgedrungen verkaufen. Aber ich hatte mir geschworen, dass ich eines Tages wieder eine Moto Guzzi besitzen würde. Zwanzig Jahre später, als gestandener Mann und mit ein paar Pfund mehr auf den Knochen, sollte es ein etwas größeres Kaliber sein", schildert Carlo seine Entscheidung für eine von insgesamt 7036 gebauten 850er Le Mans der ersten Serie und in der seltenen weißen, statt roten Lackierung. Es folgte eine Le Mans II, wie sie ab 1978 und bis 1981 gebaut wurde und als die sportliche Version der Tourenmaschine 1000 SP gedacht war. Und dann kam schließlich noch eine Le Mans III ins Haus. Charakteristisch für die dritte Auflage war das den damals neuen, kleinen Moto Guzzi-Modellen V35 und V50 angeglichene, kantige Design.

Der Urahn der Le Mans, die V7 Sport, markierte einen Wendepunkt in der Geschichte des Hauses Moto Guzzi. Konstruktionschef Giulio Carcano hatte mit der V7 den Grundstein gelegt für die neue Generation von Motorrädern mit querlaufenden V-Zweizylindermotoren. Lino Tonti, sein Nachfolger und Schöpfer der 500er Linto-Straßenrennmaschine, schuf 1969 zunächst die V7 Spezial. 83 statt 80 Millimeter Bohrung ergaben bei unverändert 70 Millimetern Hub knapp 760 ccm Hubraum. Mit einer neuen Kurbelwelle mit 78 Millimetern Hub kamen für den Motor der 850 GT sogar knapp 844 ccm Hubraum zusammen.



Daumen-Kino an den Enden der Lenkerstummel. Selten ist der schwarze Tommaselli-Gasdrehgriff

Bislang waren die dicken Guzzis prädestinierte Tourenmaschinen. Sportlich sollte es werden, als der Einstieg in die 750er Klasse für auf Serienmaschinen basierenden Wettbewerbsmodellen vorgesehen war. Um das Hubraum-Limit einzuhalten, wurde die Bohrung im Motor einer V7 Spezial von 83 auf 82,5 Millimeter reduziert, was reglementskonform rund 748 ccm Hubraum ergab. Für die V7 Sport hatte Lino Tonti eigens einen neuen, enorm verwindungssteifen Rahmen entworfen. Dessen beide Unterzüge waren nicht durchgehend, sondern geteilt und verschraubt, um den Motor so schnell wie möglich aus- und einbauen zu können.

Erstmals kam eine Moto Guzzi V7 Sport 1971 in Monza beim 500 Kilo-

Charakteristische Cockpit-Verkleidung, Auspuffkrümmer samt Interferenzrohr und Schalldämpfer nur mattschwarz lackiert und deshalb rostanfällig

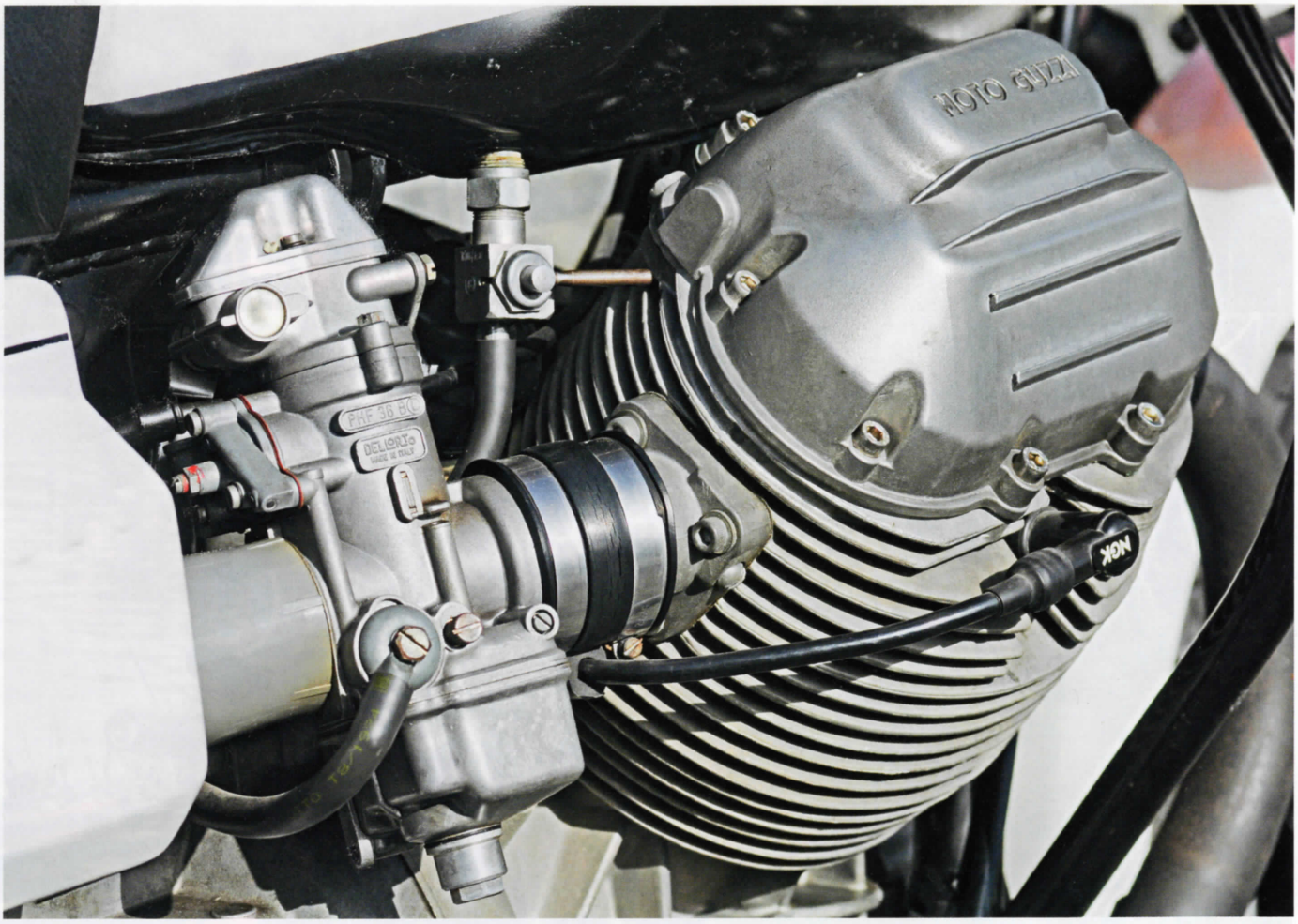
Le Mans, die Zweite. Die Verkleidung machte aus ihr einen optisch schweren Brocken, und auch die breitere Teleskopgabel war neu

meter-Rennen zum Einsatz. Raimondo Riva und Pierantonio Pizzalunga wurden Dritte. Wenige Monate später hatte die V7 Sport bereits einen Motor mit 850 ccm Hubraum und war gerüstet für den Auftritt beim Bol d'Or, dem legendären 24-Stunden-Rennen im französischen Le Mans. Zum Jahresende war prompt ein Prototyp von Moto Guzzi zu sehen – mit hydraulisch betätigten Scheibenbremsen vorn und hinten (die V7 Sport hatte noch Trommelbremsen) und „Le Mans"-Schriftzug auf den Seitendeckeln. Doch die Fans sollten noch ein bisschen hingehalten werden…

Zuerst erschien die bislang sportlichste aller sportlichen Moto Guzzi 1973 als 750 S mit zwei Scheibenbremsen am Vorderrad. Daraus wurde für 1975 die 750 S3, und die hatte nun auch eine hydraulisch betätigte Scheibenbremse am Hinterrad – und ein von Moto Guzzi in Zusammenarbeit mit Bremsen-Fabrikant Brembo entwickeltes, so genanntes und Moto Guzzi-patentiertes Integral-Bremssystem. Per Tritt auf das Bremspedal mit dem rechten Fuß wurde gleichzeitig die hintere und die linke vordere Scheibenbremse betätigt. Der Bremshebel vor dem Gasdrehgriff diente damit lediglich nur der gesetzlichen Vorschrift, wonach ein Motorrad zwei unabhängig voneinander zu betätigenden Verzögerungseinrichtungen haben muss.

Eleganz auf Rädern: Carlo Coscia führt seine Le Mans aus

Dann im Herbst 1975 der Mailänder Salon, wo die Moto Guzzi V 850 Le Mans die Attraktion des Herstellers war. Etwas mehr als 200 Exemplare sollten gebaut werden, die geforderte Mindest-Stückzahl für die Homologation zur Wettbewerbsmaschine und die Rahmennummern begannen mit VE 11111. Ursprünglich kamen die Federbeine von LISPA, wurden aber schnell durch die damals renommierten Teile aus dem Hause Koni ausgetauscht. Die Teleskopgabel kam von Bitubo, von Tommaselli der schwarz lackierte Gasdrehgriff, mit



Auf jedem Ansaugstutzen steckte ein 36er Dell'Orto-Vergaser mit Beschleunigerpumpe. Bärenkräfte im rechten Unterarm waren nötig

dem die Schieber in den beiden 36er-Dell'Orto PHF-Vergaser hoch gezogen werden mussten – übrigens ein wahrer Kraftakt für die Muskulatur am rechten Unterarm.

Kleinigkeiten zeigen, wo der Rotstift angesetzt worden war, beispielsweise bei der lediglich mattschwarz lackierten Auspuffanlage. Die auf Hochglanz polierte Leichtmetallhaube über dem Generator sollte das Auge des Betrachters wohl davon ablenken. Nichts besonderes auch bei Tachometer und Drehzahlmesser (von Veglia Borletti), eingesetzt in ein billig wirkendes Armaturenbrett aus Plastik. Dafür gab es wunderschöne, erhabene Markenembleme anstatt schöner Abziehbilder und dazu einen Schnelltank-Schnappverschluss auf dem Einfüllstutzen des Kraftstoffbehälters.

Die 18-Zoll-Leichtmetallräder wurden speziell für die Le Mans bei FPS gegossen. Zusammen mit dem Kraftstoffbehälter prägen die kantige Sitzbank und ebensolche Seitendeckel das elegante Erscheinungsbild.

Der Le Mans-Motor basierte auf dem V-Zweizylinder der 850 GT. Im Zylinderkopf saß ein Einlassventil mit 44 Millimetern Tellerdurchmesser, Auslassventil 37 Millimeter und damit geringfügig größer als bei der 750 Sport (41 respektive 36 Millimeter). Ursprünglich waren für den Le Mans-Motor mächtige 40er-Vergaser vorgesehen. Solche mit 36 Millimetern Durchlassweite mögen vielleicht ein paar PS Höchstleistung gekostet haben, dafür aber taten sie der Drehmoment-Entwicklung gut. In den Leichtmetall-Zylindern waren Laufbuchsen aus Grauguss eingezogen – wartungsfreundlich, weil bei Verschleiß einfach schleifen anfiel und danach Übermaß-Kolben samt -Ringen einzusetzen waren. Und mit einem Verdichtungsverhältnis von 10,2 zu eins genügte handelsübliches, natürlich verbleites Super.

Qualität, aber auch Schlamperei bei der Verarbeitung waren an der Tagesordnung

So eine 850er Moto Guzzi Le Mans verkörpert eine typische Epoche im italienischen Motorradbau, die von Qualität wie Schlamperei gleichermaßen geprägt war. Im Falle einer solchen Le Mans sprechen für sie einerseits Motor und Fahrgestell, dagegen stehen Verarbeitung und billig wirkende Detaillösungen. Dabei müssen freilich auch die damaligen wirtschaftlichen schwierigen Umstände berücksichtigt werden, mit denen die Motorradfabriken des Landes zu kämpfen hatten und gespart werden musste, wo es möglich war.

Die schweren Zeiten sind überstanden. Eine Guzzi Le Mans aber wird es nie mehr geben – und das ist auch gut so. □