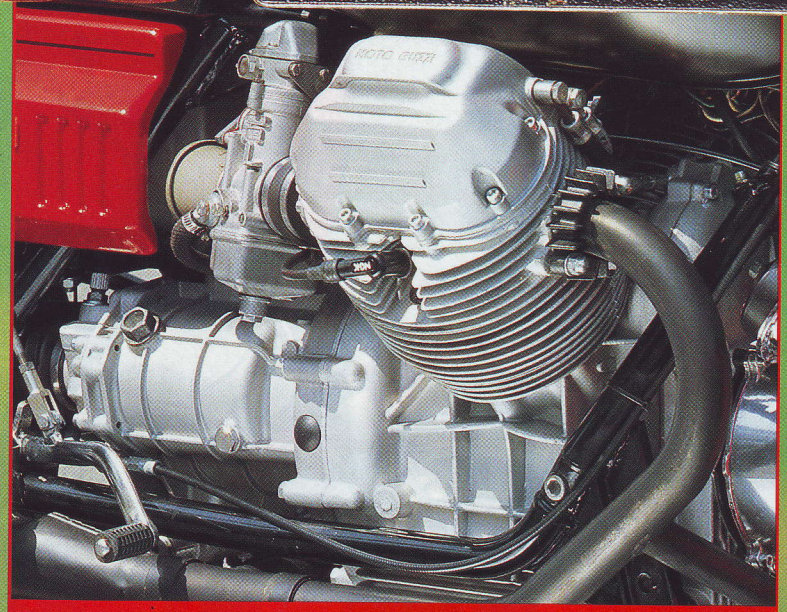
Adler müssen fliegen

Moto Guzzi 850 Le Mans: Ein Superbike in bester Guzzi-Tradition

Nach V7 Sport und 750 S zweifelte niemand mehr an den sportlichen Talenten des „Büffels" aus Mandello. Doch 750 Kubik waren irgendwann nicht mehr genug. Guzzi zauberte die 850 Le Mans aus dem Baukasten – und die Marke mit dem Adler im Wappen schwang sich zu einem weiteren Höhenflug auf.

Rot. Feuerrot mit einem aggressiven Schuss Mattschwarz. Flach auf den Boden geduckt und lang gestreckt – wie ein Raubtier, bereit zum Sprung. So erschien die neue Moto Guzzi den überraschten Besuchern des Mailänder Salons im Herbst 1975. Die Fans in aller Welt begrüßten Mandellos Antwort auf die aufkommenden japanischen Superbikes stürmisch. In bester Guzzi-Tradition setzte die Le Mans auf eine kleine Stirnfläche und ein überaus stabiles Fahrwerk, um den

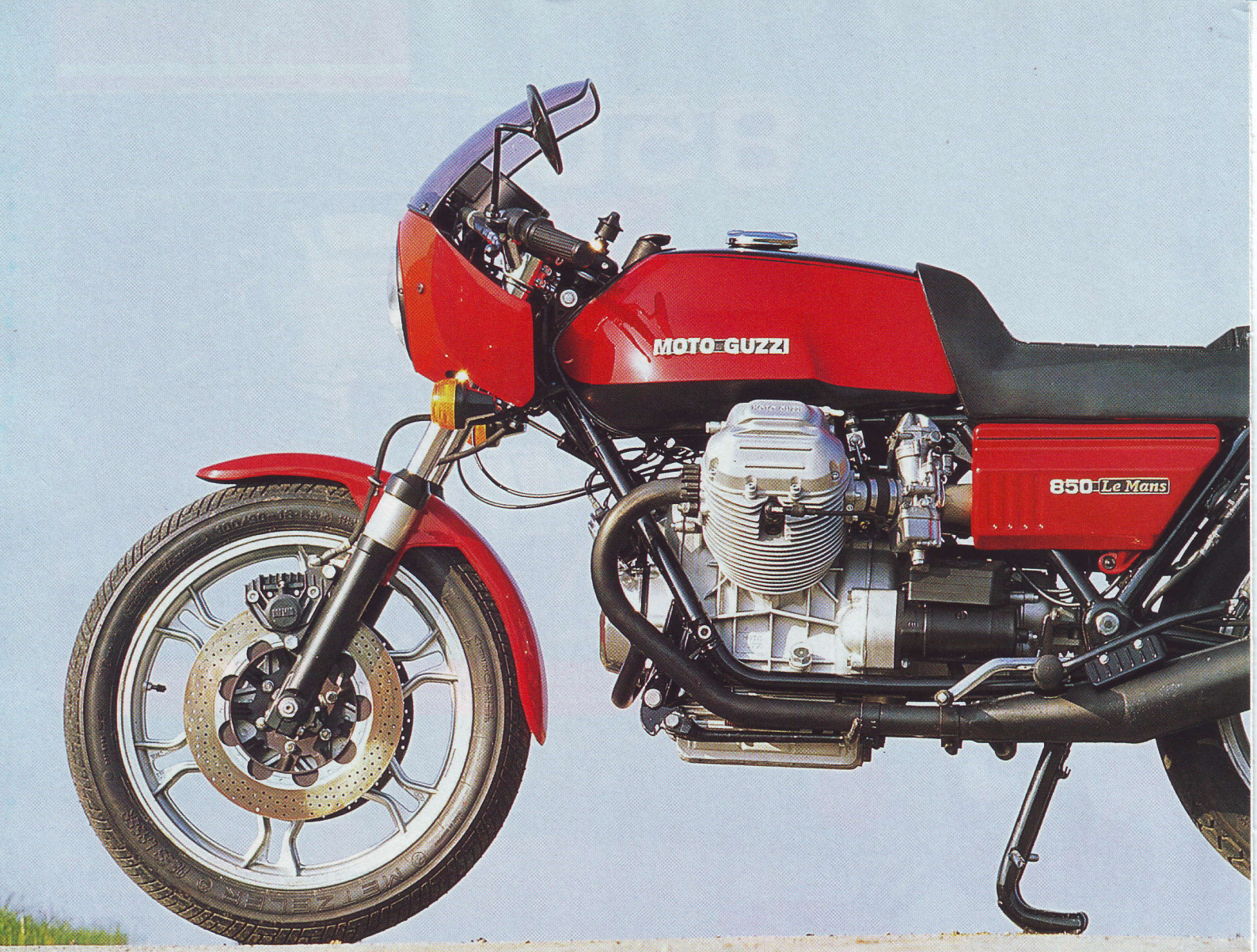
850 Le Mans



Typisch Moto Guzzi: Die im 45-Grad-Winkel herausragenden Zylinder ergeben eine schön schmale, aber trotzdem unverwechselbare Frontansicht

Gegnern Paroli zu bieten. Sollten die anderen ruhig immer mehr Zylinder in ihre Gummirahmen hängen – am Ende würde doch ein Moto-Guzzi-Fahrer als erster aus der Kurve beschleunigen.

Die Neue schien direkt von der Rennstrecke auf den Messestand abgebogen zu sein: offene Ansaugtrichter mit grobmaschigen Flammsieben, ein flacher Stummellenker, leichte Kunststoff-Schutzbleche, ein monströser Sitzbankhöcker, mattschwarze, leicht nach oben gewinkelte Lafranconi-Rohre – pure Funktionalität, die nur einem Zweck diente: schnell, sehr schnell zu fahren. Und dann diese Verkleidung! So knapp geschnitten, wie es wohl nur ein italienischer Couturier vermag, so knapp geschnitten, dass sie höchstens den Instrumenten ein wenig Schutz vor Wind und Wetter versprach, prägte sie doch ganz entscheidend das Gesicht und das Image der neuen Sportmaschine. Und für den Fall, dass irgendein Ignorant die Botschaft immer noch nicht verstanden hatte, prangte ganz unmissverständlich die Typenbezeichnung „Le Mans“ auf den knapp geschnittenen Seitendeckeln. Der Name der bekannten französischen Rennstrecke steht überall auf der Welt für Tempo, Ausdauer und Zähigkeit, für Dramen klassischen Ausmaßes genau so wie für Heldenepen.



Dass nie eine Guzzi den legendären 24-Stunden-Klassiker gewinnen konnte, tat der Begeisterung keinen Abbruch. Schließlich war man sehr nah dran gewesen, 1971, als der furchtlose Vittorio Brambilla und sein Kompagnon Guido Mandracci eine frisierte V7 Sport viele Stunden lang in Führung hielten. Nach kleineren Defekten und einem Sturz war am Ende nur der dritte Platz drin, aber auch das darf als beachtliche Leistung gelten für ein Werk, dessen Renneinsatz nur auf Sparflamme läuft. Ein Jahr später tauchte prompt erstmals die Typenbezeichnung „850 Le Mans" auf: an einem Prototypen, der für den italienischen Wettbewerb zum Motorrad des Jahres präpariert wurde. Auf den ersten Blick sah die Maschine aus wie eine V7 Sport mit dem Oberteil einer Rennverkleidung, aber der auf 850 Kubik gebrachte Motor, die beiden 40-Millimeter-Vergaser mit Beschleunigerpumpe von Dellorto und die drei Bremsscheiben wiesen bereits deutlich den Weg in die Zukunft.

Als die deutsche Fachpresse am Ende des Jahres meldete, diese Maschine solle „in begrenzter Stückzahl in den nächsten Monaten in Serie gehen", dürften so manche eingefleischte Guzzi-Fans schon im Geiste ihr Sparkonto geplündert haben. Doch sie konnten beruhigt

Basteln erwünscht

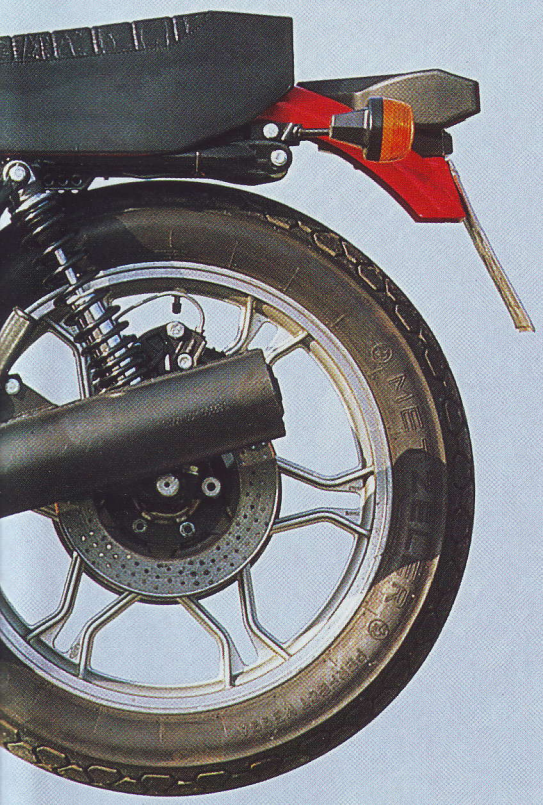
Ein langer Alutank, die kurze Höckersitzbank, Speichenräder und vielleicht noch eine kleine Halbschalenverkleidung. Nicht zu vergessen das aufgeräumte Rahmendreieck mit freiem Durchblick: Die Fangemeinde ist sich einig, wie eine sportliche Moto Guzzi auszusehen hat. Die Langstreckenrenner der siebziger Jahre liefern genau so gute Vorbilder wie die britischen Café-Racer. Der Zubehörhandel bietet reichlich edle Teile, um dem Basteltrieb zu frönen, und die ausgeprägte Baukasten-Politik des italienischen Herstellers liefert eine dankbare Basis. Grundsätzlich passt fast alles bei jeder Maschine – ob der bildhübsche Café-Racer nach obigem Strickmuster im früheren Leben eine Le Mans oder eine 1000 SP war, verrät nur noch die Fahrgestellnummer.

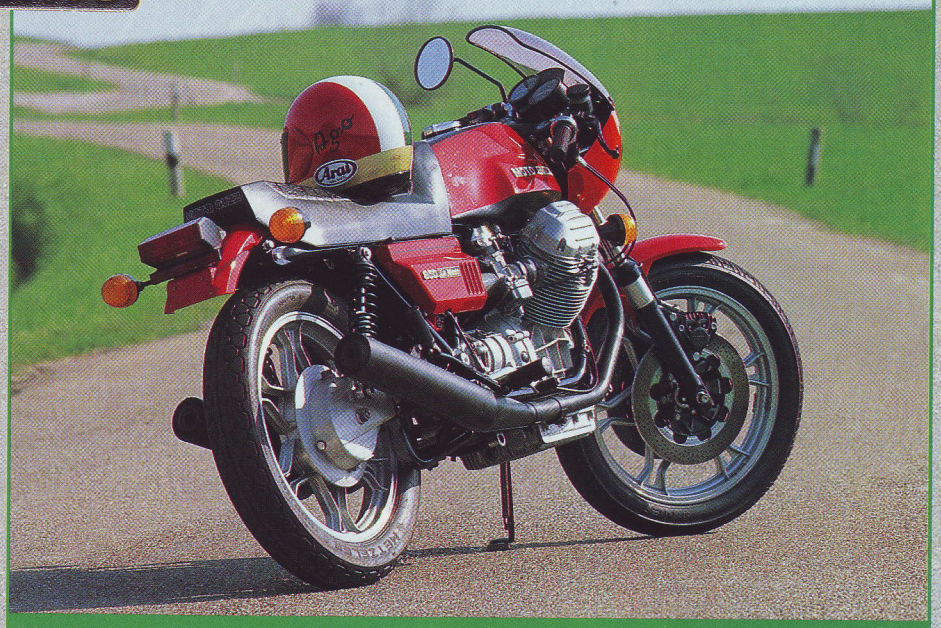
Wer eine große V2-Guzzi aus den siebziger Jahren sucht, wird bald feststellen, dass die breite Akzeptanz solcher Umbauten sich auch auf die Preisgestaltung auswirkt: Im Gegensatz zu fast allen anderen Marken mindert die mangelnde Originalität kaum den Wert – wenn die Änderungen gut und konsequent gemacht sind (und es nicht gerade um die Ikone V7 Sport „Telaio Rosso" geht).

Der Individualisierungsdrang vieler Guzzisti machte auch vor der 850 Le Mans nicht halt. Die Koni-Dämpfer im Heck sind eh selbstverständlich, die Lafranconi-Brüllrohre gehören fast schon zum guten Ton (übrigens stammt auch die serienmäßige, „zugestopfte" Anlage vom selben Hersteller!), erforderten aber zumeist eine intensive Auseinandersetzung mit dem Herren von der technischen Überwachung, die auch vor 20 Jahren nicht wirklich Spaß verstanden. Die Bikini-Verkleidung wusste damals auch nicht jeder Erstbesitzer zu schätzen, der vielleicht noch einer 750 S nachtrauerte, die Gussräder sowieso nicht…

Im Originalzustand ist fast keine Le Mans, korrekte Restaurierungen gibt es kaum. Unsere Schwierigkeiten, ein wirklich serienmäßiges Exemplar aufzutreiben, belegen, dass die erste Le Mans die Hürde vom Kult-Youngtimer zum anerkannten Oldtimer noch nicht übersprungen hat. Aber sie steht kurz davor, wie auch die Preisnotierungen zeigen, die für den Zustand Eins die 10.000-Mark-Schallmauer bereits durchbrochen haben. Die Nachfolgemodelle sind deutlich weniger beliebt: Die Le Mans II schreckt viele Puristen mit ihrer merkwürdigen, zweiteiligen Verkleidung (der Markt straft es mit einem Preisabschlag von gut 15 Prozent gegenüber dem Vorgänger), während die Le Mans III schon den Übergang zum „eckigen" Motor markiert.

850 Le Mans





Feuerrot mit viel Mattschwarz: Die Le Mans zelebriert ungeniert das sportliche Ideal der siebziger Jahre. Es gab sie zwar auch in Eisblau und Weiß, aber das wirkt bei weitem nicht so italienisch...

noch Jahre lang Zinsen kassieren: Zwar entwickelte Guzzi-Konstrukteur Lino Tonti das Show-Bike stetig weiter, dennoch ließ die Serienreife bis zum Herbst 1975 auf sich warten. Das radikale Styling mit der äußerst knappen Frontverkleidung und der eckigen, um das Tankende hochgezogenen Sitzbank machte die neue Le Mans im Motorradangebot des Jahrgangs 1976 absolut unverwechselbar und lenkte darüber hinaus vortrefflich von der Tatsache ab, dass bei Licht betrachtet eigentlich gar nichts wirklich neu war an der neuen Guzzi. Dank der konsequenten Baukasten-Strategie der italienischen Marke konnte Tonti nämlich die Supersport-Maschine mehr oder weniger aus vorhandenen Teilen zusammen setzen. Die Produktionsabteilung freute so etwas zu allen Zeiten genau so wie die Controller mit ihrem spitzen Rotstift – und wenn das Ergebnis so überzeugt wie in diesem Fall, haben auch die Käufer nichts dagegen einzuwenden.

Der Doppelschleifenrahmen geht zurück auf die legendäre V7-Sport (siehe OLDTIMER-MARKT 10/97) und diente auch in deren Nachfolgemodellen 750 S und 750 S 3 zur vollen Zufriedenheit. Bis auf einen leichten Knick in den abschraubbaren Unterzügen hatte Lino Tonti ausschließlich gerade Rohre vorgesehen

und so einen sehr stabilen Rahmen geschaffen, der selbst bei Höchsttempo auf der Autobahn lag wie das sprichwörtliche Brett. Und das war zu jener Zeit in der Motorrad-Oberliga durchaus noch eine rühmliche Ausnahme! Kein Grund also für eine übertriebene Modellpflege am Stahlrohrgeflecht, aber der Motor des geplanten neuen Sportmodells durfte schon etwas kräftiger ausfallen als das Triebwerk des Vorgängers 750 S 3.

Durch immer weiter gehende Standardisierung mit den Tourenmodellen war aus dem raubauzigen Sportmotor der V7 Sport nämlich längst ein domestiziertes Allround-Triebwerk geworden. Der einfachste Weg zu Mehrleistung führte über eine Hubraumerhöhung, und da drängte sich der inzwischen auf 850 Kubik gewachsene Tourenmotor aus der 850 T 3 geradezu auf. Mit sanften Tuning-Maßnahmen bereitete Tonti den V2 auf die neue Aufgabe vor: Kolben mit ausgeprägtem Dom erhöhten die Kompression auf 10:1, und größere Ventile verbesserten im Zusammenspiel mit den dicken 36er Dellortos (mit Beschleunigerpumpe) und der neu gezeichneten Auspuffanlage mit je einem Interferenzrohr vor und hinter der Ölwanne den Gaswechsel. Wie erwartet, verlief die Drehmomentkurve im unteren Bereich deutlich fülliger als bei den 750ern. 70 PS bei 7300 U/min lautete das Ergebnis der Leistungskur; dieser Wert konnte sich nicht nur im hauseigenen Vergleich sehen lassen. Abgesehen von exotischen Kleinserienmodellen hatte auf dem Weltmarkt einzig die 900er Kawasaki deutlich mehr zu bieten. Und die war ja nun nicht gerade für ein gut liegendes Fahrwerk bekannt…

Mit dem Fahrwerk übernahm Tonti auch gleich den Tank und die Bremsanlage mit einer Doppelscheibe vorn und einer einzelnen Scheibe am Hinterrad von der 750 S 3 – selbstverständlich mit dem Guzzi-typischen Integralbremssystem, das erstmals Anfang 1975 für die behäbige V 1000 Convert produziert wurde. Die linke Scheibe am Vorderrad wurde per Fußpedal gemeinsam mit der hinteren Bremse betätigt, der Handhebel war allein für die rechte vordere Scheibe zuständig. Der Hauptbremszylinder saß dabei wie gewohnt unter dem rechten Seitendeckel, von dort verlief eine Hydraulikleitung zum Verteilerstück auf der linken Seite, von wo je eine Druckleitung nach vorn und hinten führte. Unterschiedliche Beläge und Scheibendurchmesser sollten sicherstellen, dass das Hinterrad nicht zu früh, aber auf jeden Fall vor dem Vorderrad blockiert. Wer vom Auto auf die Le Mans umstieg, kam mit diesem System natürlich prima zurecht, aber auch „alte Motorradhasen" waren nach einer kurzen Eingewöhnungszeit voll des Lobes und verzögerten fast ausschließlich mit dem rechten Fuß – nur bei Vollbremsungen war der Handhebel zusätzlich gefragt.

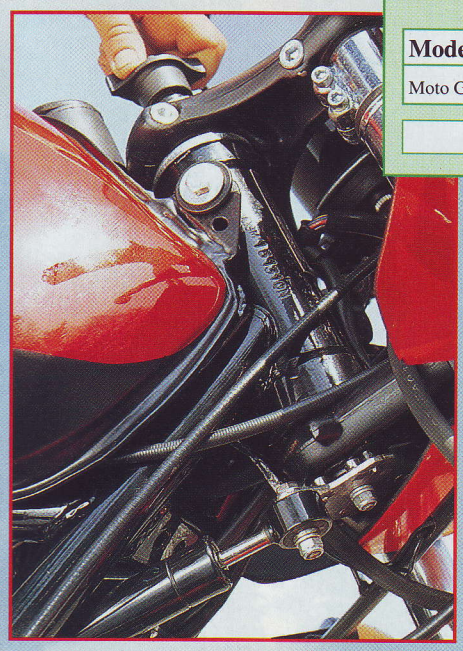
Wie bei so vielen anderen technischen „Innovationen" galt auch hier: „Alles schon mal da gewesen, nichts ist wirklich neu." Bereits in den späten dreißiger Jahren hatten zahlreiche Firmen mit solchen Integralbremsen experimentiert, doch die mechanische Steuerung

850 Le Mans

Der heutige Marktwert*

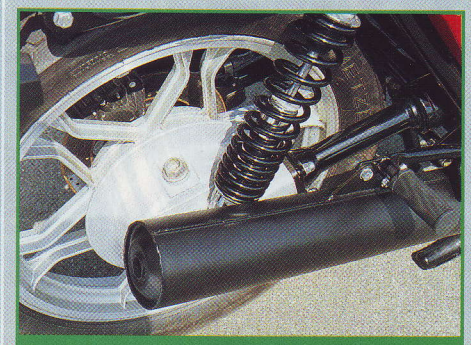
Modell	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
Moto Guzzi Le Mans	1976 bis 1978	DM 11.700	DM 8900	DM 6400	DM 4300	DM 2800	DM 10.560

*Ermittelt von Classic Data GmbH, Wittener Str. 105, 44575 Castrop-Rauxel, Tel. 02305/29011

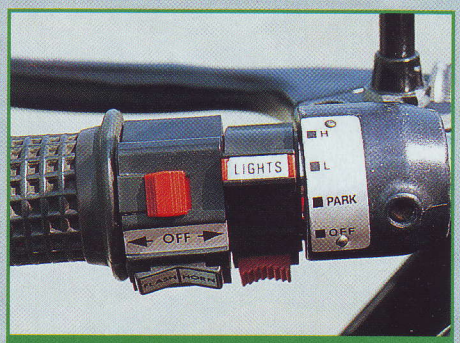


Patente Idee: Der Lenkungsdämpfer ist mit einem Handgriff – auch während der Fahrt– verstellbar

Kosmetik: Eigentlich steckt ja unter der Le-Mans-Schale eine 750 S3. Zu den augenfälligsten Änderungen neben der kleinen Verkleidung gehören die Gussräder mit den sechs Doppelspeichen



Die „leisen" Lafranconis sind Serie, die „offenen" Rohre der gleichen Marke beliebter

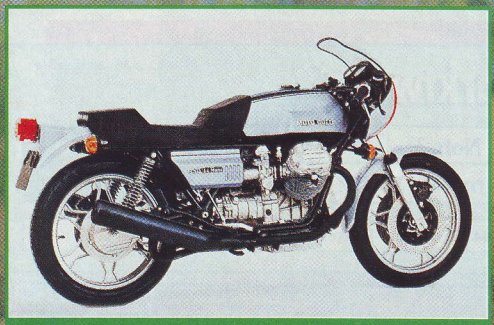


Gewöhnungsbedürftig und heute recht selten: die Lenkerarmaturen alla Mandello

über Bowdenzüge warf große Probleme auf. Diese Erfahrung musste auch Moto Guzzi machen, als die Grand-Prix-Rennmaschinen in den Fünfzigern von der gekoppelten Bremse profitieren sollten. Zwar gewann Lorenzetti 1953 das Rennen in Hockenheim, aber schließlich kapitulierte die Rennabteilung vor der heiklen Abstimmung mit Waagebalken und Seilzügen.

1975 schien die Zeit also reif für einen neuen Versuch mit hydraulisch betätigten Scheibenbremsen. Das sah auch Franz-Josef Schermer so, der Ende 1976 den Testbericht für *Motorrad* schrieb. Er lobte überschwänglich die gute Abstimmung der Anlage und prophezeite: „Es ist mit Sicherheit abzusehen, wann andere Hersteller nachziehen und wann dieses System auch im Rennsport seinen Einzug hält". Nun, auf breiter Front durchgesetzt hat es sich bis heute nicht, und auch Guzzi ist längst wieder davon abgekommen…

Hobby-Rennfahrer Schermer war zwar erwartungsgemäß von der Le Mans begeistert,



Auflösungserscheinung: Die ursprünglichen Höckersitzbänke überlebten nur wenige Monate

Le Mans, die Zweite: 1978 kam das Nochfolgemodell mit der geteilten Vollverkleidung auf den Markt

gab aber in seinem Test-Fazit allen Unbedarften eine deutliche Warnung mit auf dem Weg: „Auf Grund der überragenden Fahrwerkswerte und der hohen Leistung ist der für die Le Mans geforderte Preis von 10.560 Mark für Individualisten sicher kein Stein des Anstoßes. Man muß sich allerdings darüber klar sein, daß sie ein ausgesprochen sportliches Motorrad darstellt, das weder Kalt-Kavalierstarts verträgt noch die Wartung an jeder Straßenecke beim ehemaligen Schuhmacher." Nichts für grüne Jungs also; Le-Mans-Eigner, die eine Werkstatt ihres Vertrauens gefunden hatten (oder am besten selbst fachgerecht Hand anlegen konnten), fuhren hingegen mit einem ziemlich fest eingemeißelten Grinsen durch die Lande. Sie genossen die Spurstabilität, die absolute Unempfindlichkeit gegenüber Längsrillen und die schier grenzenlose Bodenfreiheit. Wer auch nur den Ständer am Asphalt zum Kratzen brachte, durfte sich zur ganz schnellen Fraktion zählen.

Die Testmaschine von 1976 trug schon die flachere Sitzbank der zweiten Generation. Der unpraktische Höcker war verschwunden, vor allem fiel aber die Qualität drastisch besser aus: Wegen eines missglückten Guzzi-Experiments mit einer aufgeschäumten Sitzbank ohne separaten Bezug hatten die ersten Bänke kaum den Weg bis zum Händler überstanden, bevor sie zerbröselten. Das war selbst für die Guzzi-Gemeinde zu viel, die ansonsten ja durchaus ihren Lieblingen die eine oder andere ausgeprägte Macke verzieh (und immer noch verzeiht). Wer an den eigenwilligen Armaturen herumkrittelte oder die wenig haltbare Tanklackierung bemängelte, der hatte einfach nichts verstanden vom wunderbaren Charakter italienischer Sportmaschinen.

Wen wundert es da, dass einige maßgebende Herren beim TÜV angesichts der neuen Guzzi ihre Stirn runzelten. Der grell-orange Farbklecks auf der Verkleidung, der so schön die Überholspur der *Autostrada* leer fegte, gefiel den gestrengen Prüfern gar nicht – ist doch diese Signalfarbe hier zu Lande Einsatzfahrzeugen vorbehalten. Der Klecks musste weg, damit niemand einen heranstürmenden Le-Mans-Piloten versehentlich für den freundlichen Notarzt vom Roten Kreuz halten konnte… Auch die Integralbremse schauten die Herren in Blau sich ganz genau an. Den Plan, ein System mit drei gekoppelten Scheiben zu entwickeln, hatte Moto Guzzi von vornherein fallen gelassen, denn die Zulassungsvorschriften (nicht nur) in Deutschland forderten zwei getrennt voneinander wirkende Bremsen. Am serienreifen System bemängelte der TÜV aber die Kraftverteilung zwischen vorn und hinten, weshalb die deutschen Le Mans am Hinterrad einen Bremssattel mit größerem Kolben und darauf abgestimmten Belägen spendiert bekamen.

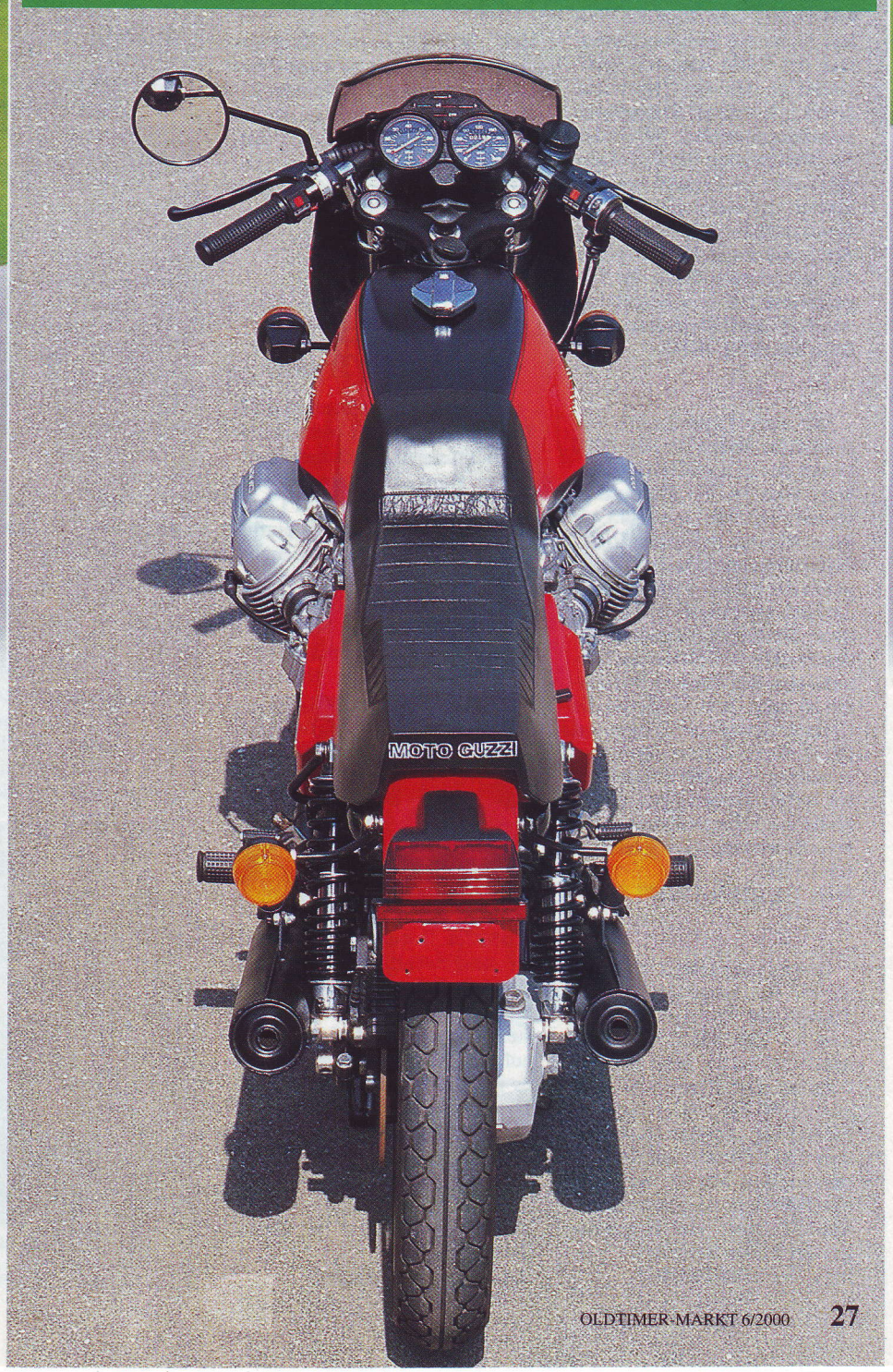
Ansonsten gab es für die Guzzi-Techniker an ihrem Prachtstück wenig herum zu doktern. Die Modellpflegemaßnahmen an der Ur-Le-Mans sind schnell aufgezählt: Außer der bereits erwähnten Sitzbank wäre da noch ein flaches Rücklicht im schwarzen Gehäuse zu erwähnen, das Anfang 1977 die alte, achteckige Ausführung ablöste. Mehr als 1100 Exemplare wurden allein in Deutschland verkauft, bis

850 Le Mans

Technische Daten: Moto Guzzi 850 Le Mans

Motor	Fahrtwindgekühlter Zweizylinder-Viertaktmotor mit 90 Grad Zylinderwinkel; je zwei im Kopf hängende Ventile, über eine unten liegende, Ketten getriebene Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel betätigt
Hubraum	844 ccm
Bohrung x Hub	83 x 78 mm
PS bei U/min	70 bei 7000
Verdichtung	10:1
Vergaser	Zwei 36-mm-Dellorto-Rundschieber-Vergaser mit Beschleunigerpumpe
Zündung	Batteriezündung
Schmierung	Nasssumpfschmierung mit Zahnradpumpe
Antrieb	Direkt angeblocktes Getriebe; Zweischeiben-Trockenkupplung; Fünfganggetriebe; Kardanwelle
Fahrwerk	Doppelschleifen-Rohrrahmen; vorn hydraulisch gedämpfte Telegabel mit 35 mm Standrohrdurchmesser; hinten Zweiarmschwinge mit zwei Federbeinen
Bremse	Vorn zwei 300-mm-Scheiben; hinten eine 242-mm-Scheibe; vordere linke und hintere Bremse über Fußhebel gemeinsam betätigt
Reifen	Vorn 3.50 H 18; hinten 4.10 V 18
Leergewicht	225 kg
Spitze	203 km/h

Mancher nennt den mächtigen, grob verrippten V2 von Moto Guzzi verächtlich Betonmischer-Motor. Das mag vielleicht zutreffen – dann sehen Sie hier einen der schnellsten Betonmischer der Welt



Moto Guzzi im September 1978 auf der Kölner IFMA das Nachfolgemodell Le Mans II zeigte. Abgesehen von geringfügigen Änderungen an Bremsen und Gabel blieb die Le Mans eigentlich die alte, doch die zweigeteilte Vollverkleidung stieß bei den Puristen auf Abneigung. Das rahmenfeste Unterteil mit den herausstehenden Zylindern stammte vom Tourendampfer 1000 SP, während das Oberteil – deutlich ausladender als bei der ersten Le Mans – die Lenkbewegungen mitmachte. Die traditionell konservative Guzzi-Klientel mochte da nicht mitziehen und huldigte fortan dem Mythos der nachträglich „Le Mans I" genannten Urversion. Es kann nur eine geben…

Text: Peter Mergelkuhl
Fotos: Frank Ratering, Archiv

Mit freundlicher Unterstützung von hmb-guzzi