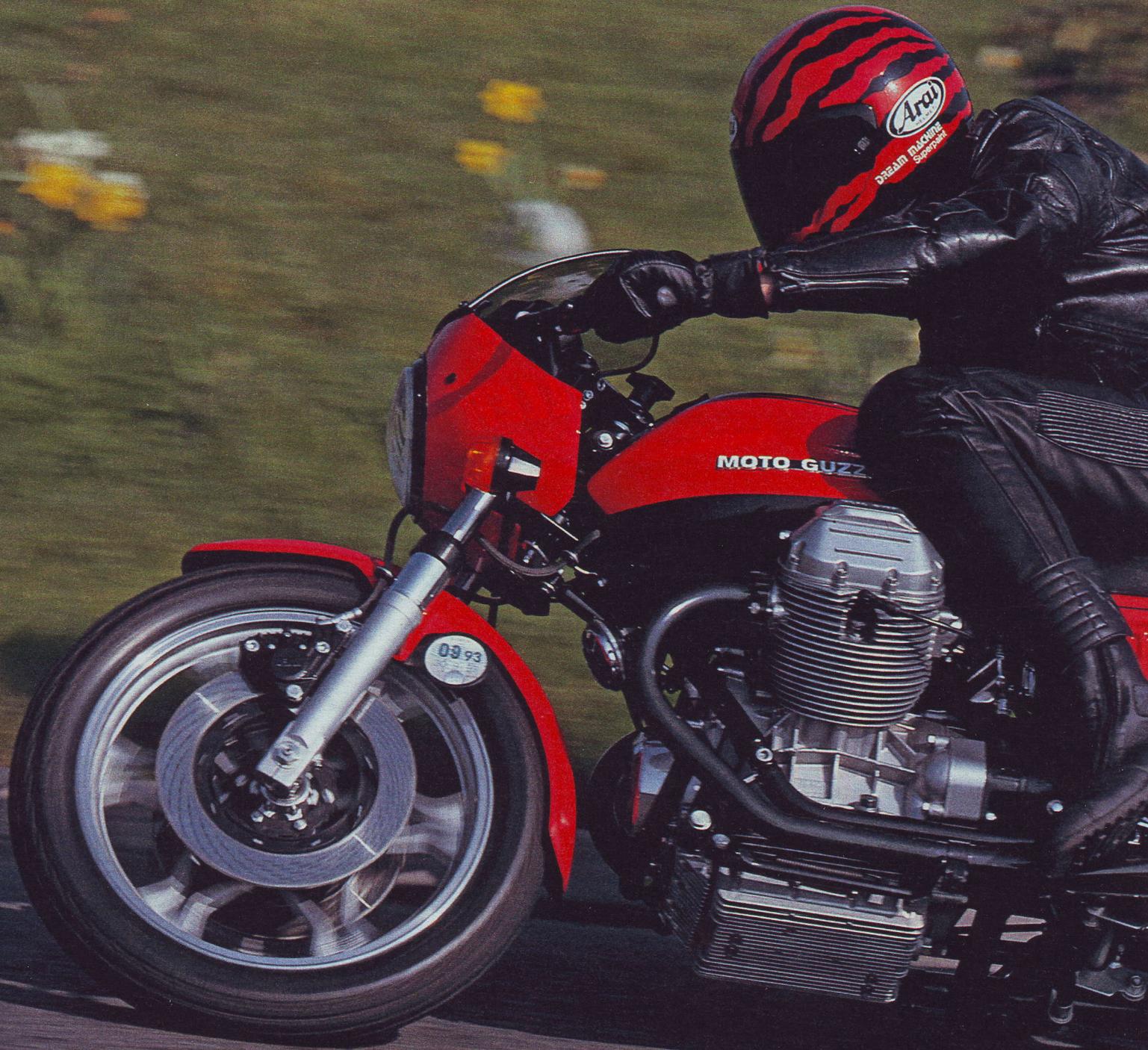
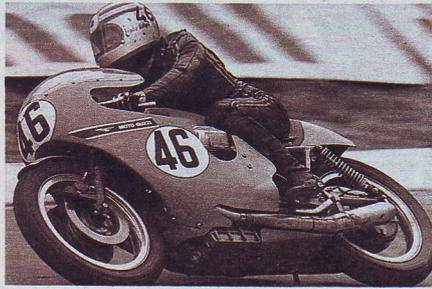


FINALE
Berühmte Motorräder:
Moto Guzzi 850 Le Mans

ALS ADLER



NOCH FLOGEN



Majestätisch prangen Adlerschwingen im Logo von Moto Guzzi. Zu Zeiten der 850 Le Mans hatten die Norditaliener auch allen Grund, stolz auf ihre Marke zu sein. Die Ur-Le Mans setzte Mitte der Siebziger Maßstäbe.

Von Michael Pfeiffer;

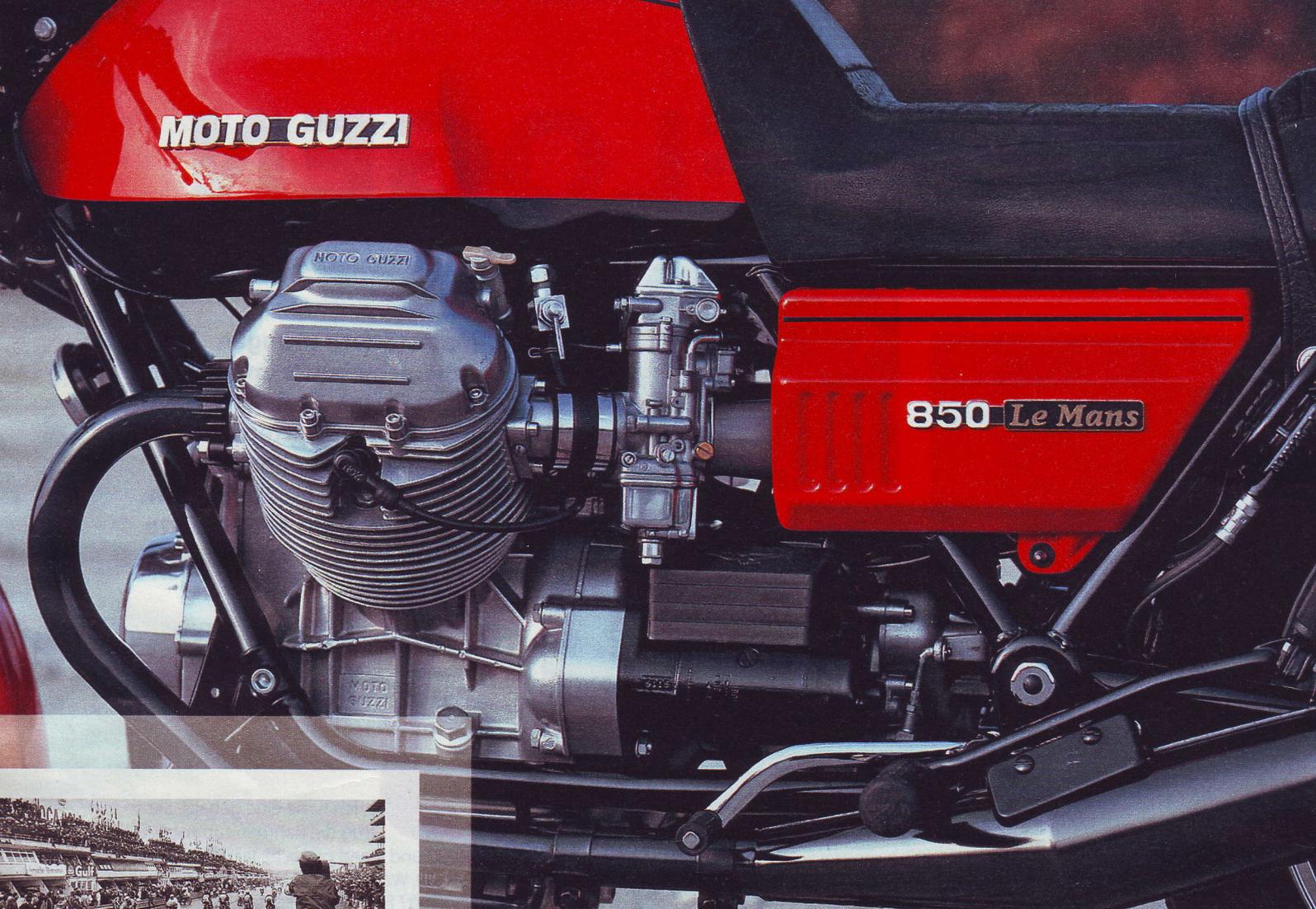
Fotos: Guiseppe Gori (5), Roland Brown (4)

Ja, ich habe eine gehabt. Sie trug die Rahmennummer VE 11632 und stand gut acht Jahre in meiner Garage. Warum nur habe ich sie damals verkauft? Ein Mann macht zwischen drei und zehn Fehler im Leben, und das war einer meiner. Eine Ur-Le Mans. Ordentlich erhalten, mit zum Schluss 70 000 Kilometern auf der zittrigen Uhr und schon einmal gewechselten Kolben und Zylindern. Entdeckt hatte ich sie bei einem Händler in Mittelitalien. Dort stand sie in der Ecke und linste verstoßen aus ihrer kleinen Lenkerverkleidung. Für 4600 Mark war sie subito adoptiert. Und im Transporter nach Deutschland geschafft. Ölwechsel, neue Batterie rein und losgeschmettert. Herrlich!

Rückblende: Anfang der 1970er Jahre steckte Guzzi in der Krise und wurde an den Sportwagenbauer De Tomaso verkauft. Der ließ die große Baureihe grundlegend renovieren. Der schwerfällige Tourer V7 mit ausladendem Fahrwerk wich einer schlanken Konstruktion. Mit der V7 Sport gelang Chefentwickler Lino Tonti ein Meisterwerk. Und mit deren Nachfolgerin, der aus dem Rennsport inspirierten 850 Le Mans, 1976 eine Berühmtheit.

Was zeichnete die Guzzi aus? Der mächtige Motor wurde von einem schmalen Fahrwerk gehalten, das aus einem Verbund

Wenn alles passt, kann man mit der Moto Guzzi unendlich schräg um Ecken brettern



Der Rennsport lieferte Inspiration und Konzept der Le Mans. Schön schlicht: Fußrastenanlage aus Stahlrohr. Schön groß: Anlasser. Schön: die runden Zylinder

Moto Guzzi 850 Le Mans

von geraden Rohren bestand. Der Motor stabilisierte den Rahmen, denn er war tragend integriert. Zur Demontage konnten die Unterzüge abgeschraubt und das gesamte Oberteil mit Gabel und Vorderrad abgenommen werden.

Trotz simpel aufgebauten V2-Triebwerks mit einer zentralen, unten liegenden Nockenwelle leistete die Le Mans erstaunliche 70 PS. Damit war man vorne dabei. Stärker als jede BMW, auf Augenhöhe mit Ducati und einigermaßen konkurrenzfähig mit den Japanern. In mancherlei Hinsicht war die Guzzi überlegen: Ein Integral-Bremssystem sorgte für hervorragende Verzögerungswerte, ein Lenkungsdämpfer verhinderte Lenkerschlagen, und das Hinterrad wurde per Kardanwelle angetrieben. In Zeiten, in denen Kettenpflege täglich ein Thema war, ein unschätzbare Vorteil auf Langstrecken.

Mein ganzer Stolz war ein selbst gebastelter Chokehebel. Das Original-Kunststoffkläppchen hatte es irgendwann zerbröselt, weshalb ich mir aus einem Alu-Blech ein neues feilte und bog. Es funktionierte brillant. Vor jedem Kaltstart musste es aufgeklappt werden, dann Zündung mit dem billigen Schlüssel im Zündschloss anschalten, ein-, zweimal am Gasgriff drehen und den Anlasserknopf drücken. Mit einem deftigen Schlag knallte der riesige Starter sein Ritzel auf die Schwungradscheibe und brachte den Motor auf Startdrehzahl. Zumindest meine Le Mans startete immer so. Schüttelte sich zunächst wie ein nasser Hund, um nach ein paar wärmenden Gasstößen langsam rund zu laufen.

Wie logisch und simpel ein Motorrad aufgebaut sein kann, beweist die Moto Guzzi. Nehmen wir zum Beispiel den Kraftfluss: Die Kolben drücken via Pleuelstangen auf die schwere Kurbelwelle, die bei der Guzzi nur einen Hubzapfen besitzt. Auf



dem vorderen Zapfen sitzt der Generator, auf dem hinteren die Schwungscheibe mit Trockenkupplung. Die leitet die Kraft direkt weiter auf die Getriebewellen, die so angeordnet sind, dass die Ausgangswelle zum Kreuzgelenk der Kardanwelle führt. Erst beim Hinterachsantrieb wird die Kraft um 90 Grad umgelenkt.

Simpel auch die Zylinderköpfe: Je ein mächtiges Einlassventil sorgt für genügend Füllung in den Zylindern, je ein Auslassventil öffnet den verbrannten Gasen den Weg ins Freie. Stoßstangen und Kipphebel genügten der Guzzi zur Ventilsteuerung. Die Gemischbildung in großen Dellorto-Vergasern und das Auspuffen in einer wirklich einfachen Zwei-in-zwei-Anlage zeigen, wie viel in jenen Jahren vom Gesetzgeber reglementiert wurde – fast nichts. So konnte Moto Guzzi sogar auf einen Luftfilter verzichten, die Le Mans atmete frei durch offene Trichter, serienmäßig. Im Zeitalter von Gangerkennung und kennfeldgesteuerten Klappen in Luftfiltern und Auspuffanlagen zur Überlistung von Zulassungsvorschriften, mutet diese Art Motorrad seltsam ehrlich an.

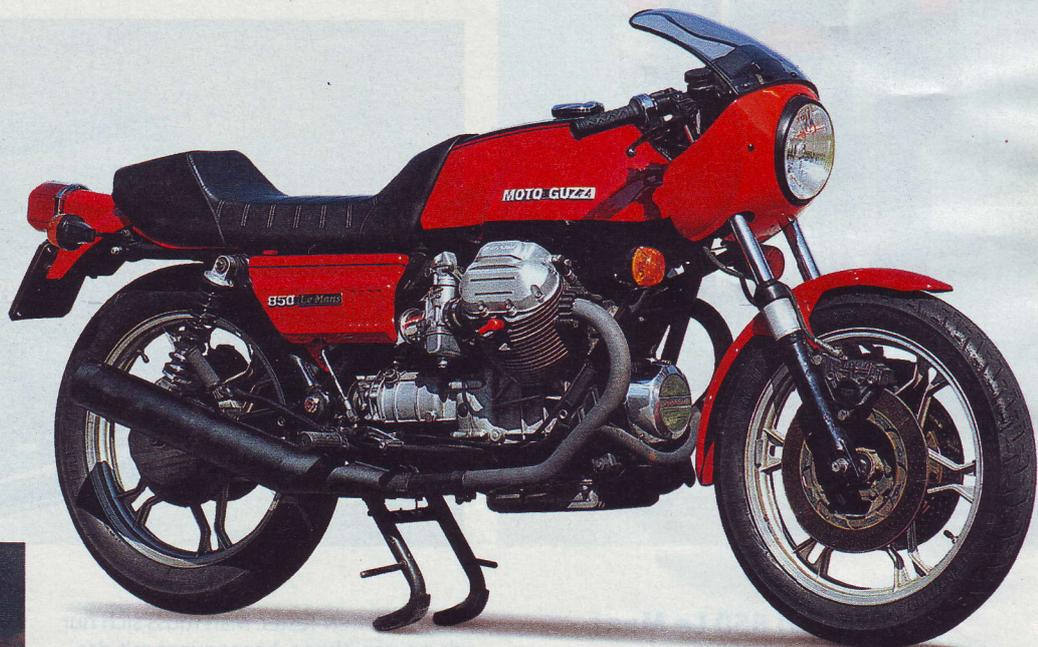
Und so laut war die Le Mans gar nicht. Zumindest im Urzustand übertönte das Ansaugeräusch deutlich die etwas zugestopft wirkenden Auspufftöpfe. Manche gönnten sich einen Satz Lafranconi-Endtöpfe. Die echten, mit der angedeuteten Turbine am Endstück. Das zündete richtig, heute wären die Krachrohre eine Unverschämtheit. Meine Le Mans jedenfalls blieb

serienmäßig. Und schnuffelte sanftmütig bei niedrigen Drehzahlen vor sich hin. Wer immer glaubte, eine Guzzi würde wie ein Ochse aus dem Keller ziehen, der ist noch nie eine gefahren. Sie bewegt sich, sie beschleunigt untenrum auch, aber Dampf kommt erst ab 5000/min auf den Kessel.

Ab dieser Marke wird aus dem gemütlichen Schnuffeltier ein böser Beißer, treibt der 850er-V2 tatsächlich mit Leistung nach vorne. Das Ansaugeräusch wird hart, der Kardan härter und der rechte Unterarm noch härter. Denn der muss gegen die mächtigen Rückholfedern in den beiden Vergasern kämpfen. Die ziehen die Schieber konsequent wieder nach unten, sobald man auch nur ein bisschen nachlässt. Langjährige Le Mans-Fahrer entwickeln dadurch den sogenannten Morbus Dellortus, eine krankhafte Vergrößerung der rechten Unter-

armmuskulatur. Kopf runter hinter der Mini-Verkleidung, Gas stehen lassen – auf gut 200 km/h kann man die Le Mans quälen. Die Stoßstangen schwirren, die Drehzahlmessernadel pendelt im gelben bis roten Bereich. 70 Guzzi-PS sind 70 echte PS. Ich habe es bei meiner Le Mans bei 150, 160 Sachen immer gut sein lassen.

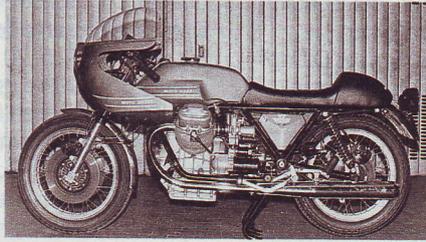
Den großen Trumpf im zeitgenössischen Maschinenfeld spielt das Fahrwerk. Zum einen macht der eng anliegende Rahmen die Maschine unheimlich niedrig und kompakt. Zum anderen passen Fahrwerksgeometrie, Radlasten und die längs liegende Kurbelwelle perfekt zueinander. Die Guzzi wirkt bei jeder Geschwindigkeit stabil und dennoch ausreichend handlich. Ihre schmalen Reifen und die wirklich bleischweren Gussräder lassen sie völlig neutral um Kurven schwingen. Klar, heutige Maßstäbe angelegt, ist die Guzzi ein unhand-



**KOPF
RUNTER
KNAPP
200 km/h**



MOTO GUZZI 850 LE MANS



MOTOR: luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor, Kurbelwelle längs liegend, Bohrung x Hub 83 x 78 Millimeter, 845 cm³, 52 kW (70 PS) bei 7000/min, 74 Nm bei 6500/min, E-Starter, Trockenkupplung, Fünfganggetriebe, Kardantrieb.

FAHRWERK: Doppelschleifenrahmen aus Stahlrohr, Telegabel, zwei Federbeine, Kardantrieb, Integral-Bremssystem, Doppelscheibenbremse vorn, Scheibenbremse hinten, Gussräder, Bereifung 100/90 H 18 und 110/90 H 18.

MAßE UND GEWICHT: Radstand 1490 mm, Sitzhöhe 780 mm, Gewicht vollgetankt 225 kg.

PREIS 1973: 9130 Mark inkl. Nebenkosten (4668 Euro)

**Oben: Prototyp, basierend auf der V7 Sport.
Links: So schmal kann ein Motorrad sein.
Unten: Höckersitzbank und Koni-Federbeine
waren beliebte Umbauteile für die 850 Le Mans**



Moto Guzzi 850 Le Mans

licher Wackelpudding. Doch mit einem versierten Fahrer, das heißt mit ungefähr 10000 Kilometern Le Mans auf dem Buckel, geht es flott voran. Dann hat man gelernt, den Gasgriff möglichst wenig zu bewegen, die Gänge trotz der riesigen Schwungmasse sanft zu wechseln und in Kurven möglichst wenig Laständerungen zu verlangen. Wenn alles passt, kann man mit der Guzzi unendlich schräg um Kurven brettern. Moderne Reifen vorausgesetzt. Ich habe die montierten Pirelli Phantom schnell gegen Metzeler ME 55-Gummiwerk getauscht. Das sorgte zwar für nicht ganz so optimale Stabilität, aber für ordentliche Haftungsreserven und gutes Handling.

Was ist über die Integralbremse alles geschrieben worden: schlecht zu dosieren, zu hohe Handkraft, blablabla. Alles Quatsch,

meine Herren Tester. Man muss sich nur daran gewöhnen, konsequent mit der Fußbremse zu verzögern. Die bremst richtig gut, sogar ohne Aufstellmoment bis tief in Kurven hinein. Die Handbremse, die zusätzlich die linke vordere Scheibenbremse aktiviert, dient lediglich für Notfälle. Nach einer gewissen Zeit hat man es drin.

Sollte in irgendeiner Garage eine 850 Le Mans mit der Rahmennummer VE 11632 rumlungern, bitte anrufen. Ich kaufe sie sofort zurück. Schon lange habe ich den untauglichen Hauptständer, die miese Lackierung auf dem Tank und die billigen Schalter und Instrumente verdrängt. Und meinen rechten Unterarm kriege ich wieder trainiert.

Bei Moto Guzzi ist derzeit mal wieder Kurzarbeit null angesagt. Die Produktion steht, und kein Mensch weiß, wann sie wieder aufgenommen wird. Der Adler steckt in der Krise. Mal wieder. ■

LOCKER BLEIBEN - KURVEN- FREUDE