GOLF

GUZZI-UMBAU MIT LANGSTRECKEN-FLAIR

Le Mans und Gulf-Racing sind prestigeträchtige Namen im Langstreckensport und tief miteinander verwurzelt. Deshalb darf diese auf ein fahrbares Minimum abgespeckte Moto Guzzi Le Mans 1 auch im babyblau-orangen Renndress von GULF-RACING antreten

TEXT: FELIX VON CANSTEIN FOTOS: CANSTEIN-PICTURES.DE

Der Kinofilm über das Langstreckenrennen von Le Mans 1970 war schon ein perfekter Marketing-Schachzug der Ölfirma Gulf. Mit dem Erfolg der Hollywood-Version des Rennens hat es sich fast unwiderruflich ins Gedächtnis gebrannt, dass Steve McQueen damals als Erster die Zielflagge sah – in einem blauorangenen Gulf-Racing Porsche 917. Ein Mythos und eine tolle Geschichte waren geboren, und die Renngeschichte wurde einfach leinwandkonform umgeschrieben. Mit der Wirklichkeit hat das nicht sehr viel gemeinsam, außer dass Porsche damals nach 24 Stunden einen historischen Sieg feierte. Es war ein feuerroter Werks-Porsche 917 – er hatte weiße Streifen und sah toll aus.

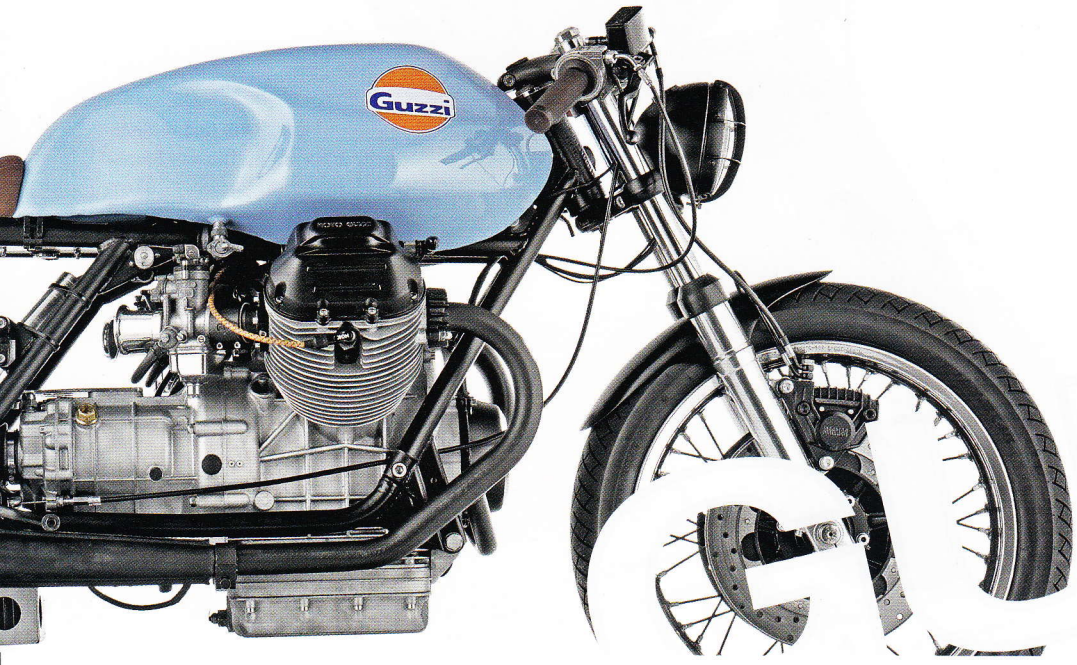
Nichtsdestotrotz hätte Steve McQueen bestimmt seine Freude an der Moto Guzzi von Tom Kramer gehabt. Hätte er in seinem Film ein Motorradrennen bestritten, dann bestimmt im Sattel einer solchen Maschine. Es ist schon erstaunlich, welch wahrer Schatz sich unter dem kantigen Siebziger-Jahre-Styling der originalen Le Mans 1 von 1977 verbirgt. Tom Kramer hat dies sehr schnell erkannt und schon vor vielen Jahren die richtige Basis für seine Umbaupläne im Internet ersteigert. Dieser Import aus Italien hatte schon einige Modifikationen bekommen und stach ihm somit direkt ins Auge.

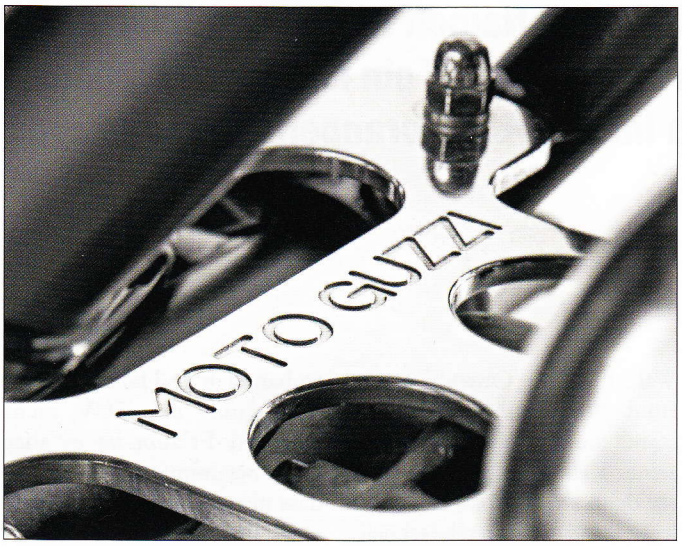
Der Vorbesitzer hatte ihr schon einen WBO-Tank und Agostini-Fußrasten spendiert. Sogar motorseitig war von Dynotec damals alles an der Maschine gemacht worden, was 1993 so möglich war – also eine Hubraum-Erweiterung auf 950 ccm, schärfere Sportnockenwellen und optimierte Zylinderköpfe. Zusammen mit einer feingewuchteten Kurbelwelle und einer erleichterten Schwungscheibe drückte die Le Mans zirka 80 Pferdchen auf den Asphalt. Schwarze Lafranconi-Schalldämpfer rundeten das Paket ab, und es wechselte den Besitzer.

Sieben Jahre lang war die Le Mans allerdings nur zweite Wahl für Tom. Obwohl er sie rund 20 000 Kilometer fuhr, stand sie doch im Schatten seiner V11 Sport. Als der Lehrer dann sein Sabbat-Jahr einlegte, stand der Plan sehr schnell fest. Das alte Eisen sollte überarbeitet werden und bald in neuem Glanz erstrahlen.

Nach unzähligen Stunden der Recherche, Ideenfindung und Planung wurde die Guzzi dann endlich komplett auseinandergenommen. Der nun nackte Rahmen sollte von seiner Geometrie her unverändert bleiben, damit die Le Mans so handlich und fahrbar bleibt und damit der TÜV nicht meckert. Erlaubt ist es aber unter bestimmten Umständen, dass man auf das Rahmenheck verzichtet, weil es für den Fahrbetrieb nicht zwingend nötig ist. Also hat Tom es abgeschnitten. Allerdings nicht weggeschmissen, denn es lässt sich nun mittels einer

Das abgeschnittene Rahmenheck lässt sich wieder aufstecken und dient nun als Gepäckträger mit integriertem hinterem Kotflügel





Glanzstück. Nachträglich montierte Motor-Getriebeplatte zur Stabilisierung des Fahrwerks

Tachometer und Kontrollleuchten sind als Miniaturausgabe im Hauptscheinwerfer untergebracht

Steckverbindung als wunderschöner Gepäckträger wieder kurzfristig montieren. Für die lange Tour deshalb sehr praktisch, genau wie die integrierte Kotflügel-Verlängerung. Der hintere Kotflügel ist aus optisch radikalen Gründen einfach so kurz wie möglich. Knapp über dem hinteren Reifen sitzt er und schwingt mit diesem mit. Bei Regenfahrten verhindert sonst nur die spartanische Kennzeichenhalterung, dass der Nacken dauergeflutet wird. Das Kennzeichen scheint auf den ersten Blick irgendwie über dem Hinterreifen zu schweben. Ein schöner und sehr gelungener optischer Trick, denn die beiden filigranen schwarzen Streben verschwimmen vor dem Auge mit den schwarz beschichteten Speichen der polierten Originalfelge.

Mit abgesägtem Heckteil war es auch ganz klar, dass die Le Mans zum Einsitzer wird. Also wurde die klobige Originalsitzbank durch einen feinen braunen Ledersattel ersetzt – ein Einzelstück, das nach Toms Vorstellungen gefertigt wurde.

Die komplette Elektrik aus den Siebzigern wanderte in die Tonne, Ersatz wurde neu verlegt und fast unsichtbar unter Sitz und Tank versteckt. Tachometer und sämtliche Anzeigenleuchten sind als Miniaturausgabe im schwarzen Hauptscheinwerfer untergebracht – nichts Unnötiges sollte den Blick auf die puristische italienische Technik trüben. Nach rund 500 Stunden Arbeit war das Werk vollbracht, und es gab noch eine passende Lackierung vom Profi um die Ecke. Mit Pinstripes und Airbrush-Logo wurden auch die letzten Zweifel des Überwachungsvereins eliminiert, und es gab das amtliche Siegel für die freie Fahrt. Jetzt steht die V11 Sport in der Garage, und die Le Mans dreht die ausgedehnten Touren. Solange noch, bis sich Tom einem neuen Umbauprojekt widmet, denn er hat auch schon ein passendes Motorrad dafür gefunden. □

Lang, flach und radikal, aber alles mit amtlichem Siegel

TECHNISCHE DATEN: MOTO GUZZI LE MANS 1

Preis: zirka 16 500 Euro laut Wertgutachten

Leistung: 82 PS (60,5 KW) bei 6900/min, max. Drehmoment 92 Nm bei 5400/min

Motor: Viertakt-Zweizylinder-V2, 90 Grad Zylinderwinkel, luftgekühlt. Zwei Ventile pro Zylinder. Bohrung x Hub 88 x 78 mm, Hubraum 949 ccm. Zwei 36er-Dell'Orto Vergaser, Lafranconi-Endschalldämpfer, Elektrostarter, Trockenkupplung, Fünfganggetriebe, Endantrieb über Kardan

Fahrwerk: Doppelschleifenrahmen aus Stahlrohr, Telegabel mit Bitubo-Federn, zwei Wilbers-Federbeine hinten, Doppelscheibenbremse vorn, Scheibenbremse hinten. Bereifung vorn 100/90-18, hinten 120/90-18, Bridgestone BT 45. Radstand 1490 mm, Sitzhöhe 780 mm, Gewicht vollgetankt 190 kg

Kontakt: herr.lemans@web.de

Tom Kramer ersteigerte die Guzzi im Internet

Der V-Twin zieht sich die Luft ungefiltert in die zwei Vergaser