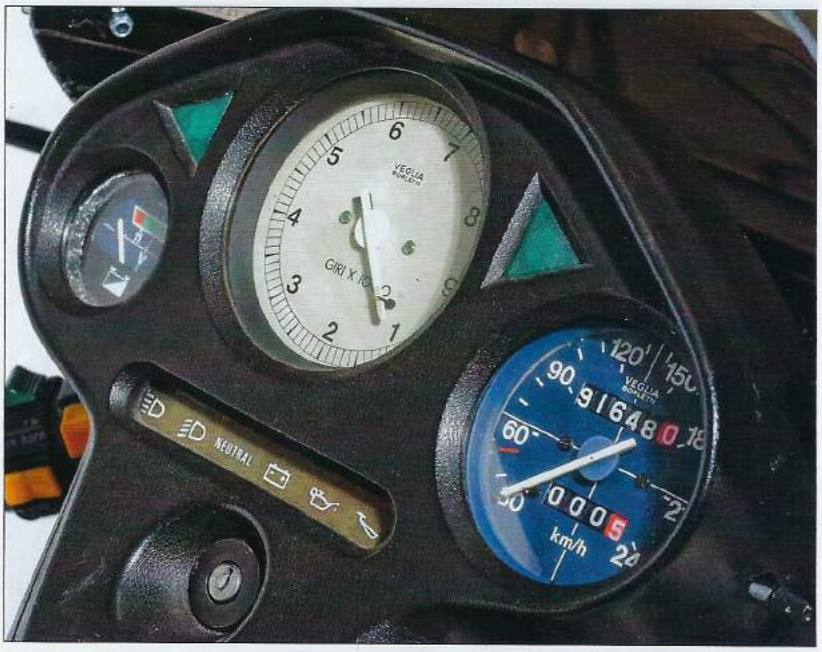
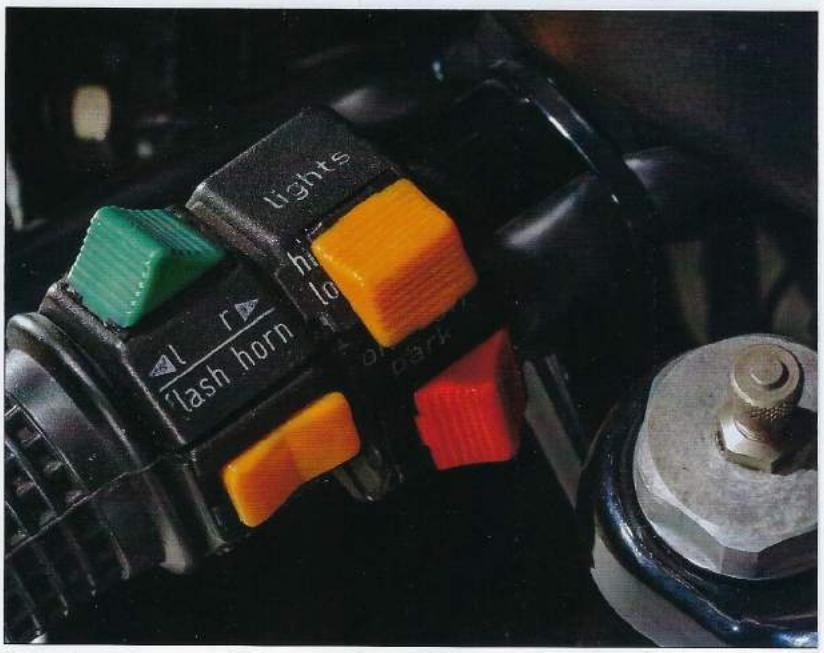
Die Dreier

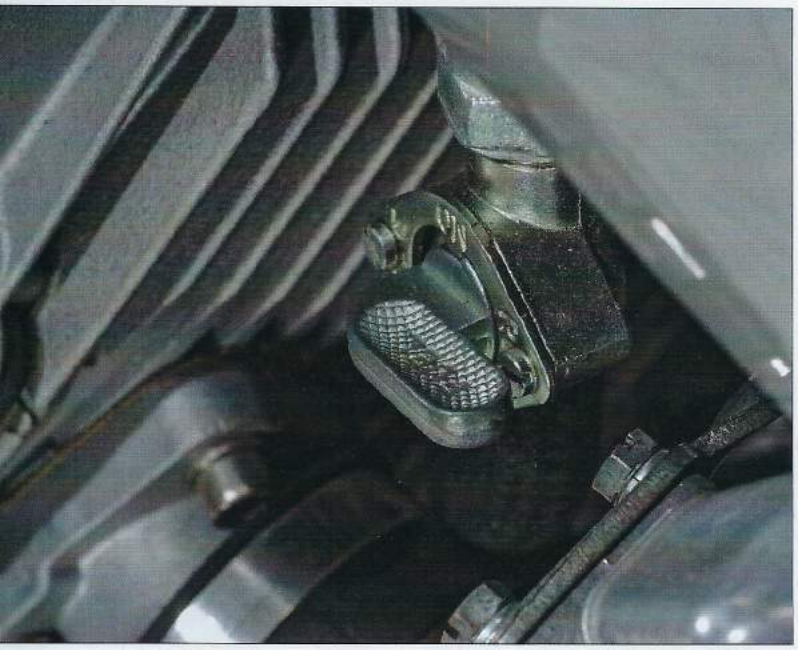
Die Erstserie der Moto Guzzi Le Mans ist bei Sammlern wie Markenliebhabern gleichermaßen höchst begehrt. Kenner der Materie werfen aber aus gutem Grund auch ein interessiertes Auge auf die dritte Auflage des sportlichen V-Twins aus Mandello

Text: Franco Boretti Fotos: Konterflex Studio, Archiv

Das Grundmuster der mit der 3er Le Mans eingeführten, eckig verrippten Nigusil-Leichtmetallzylinder wurde konsequent auf das restliche Design übertragen. Das lässt die dritte Le Mans-Serie wie aus einem Guss und im Gegensatz zu allen Vor- und Nachfolgemodellen auch zeitlos erscheinen. Das Prallplatten-Cockpit hat man sich bei BMW abgeschaut, der zentrale Drehzahlmesser im klassischen Veglia-Look ist aber ebenso sehr der geschätzten „Italianita" verpflichtet, wie die lustig bunten Lenkerschalter







Ein italienisches Motorrad muss nicht immer rot lackiert sein. Unsere Dreier-Le Mans in noblem Silberlack – es gab sie auch in weiß – ist der beste Beweis für diese Behauptung. Sie sieht zum Umarmen schön aus, und ihre gut 90 000 Kilometer Laufleistung sind ihr von außen an keiner Stelle anzumerken. Dazu hat neben pfleglicher Behandlung eine ebenso behutsame wie handwerklich gekonnte Teilrestaurierung beigetragen.

Von 1981 bis 1983 wurde die dritte Version der Le Mans gebaut. Sie ist die letzte Le Mans, deren Linienführung inklusive 18-Zoll-Fahrwerk noch dem aus der 750 S3 hervorgegangenen Urmuster von 1976 entspricht. Danach

Guzzi-Fans sind sich einig. Die Einser-Le Mans ist die schönste, die Dreier die beste — und schön dazu

folgte ab 1984 die mit 16-Zoll-Fahrwerk und japanisiertem Design in der Käufergunst zu Recht durchgefallene Le Mans 4. Auch wenn es ab diesem Baujahr den vollen Liter Hubraum zum Abfeuern gab.

Strengere Geräusch- und Emissionsauflagen in Europa und vor allem in den USA zwangen das Guzzi-Werk zu Beginn der achtziger Jahre, das sportliche Markenflaggschiff einer gründlichen Überarbeitung zu unterziehen. Gegenüber dem Le Mans II-Vorläufer waren es über 40 Modifikationen, die eine neue Tür in der Le Mans-Historie aufstießen. Diese betrafen vor allem den Motor samt Ansaug- und Abgasanlage. Auffälligster und sofort zu

Handfeste Ware. Der Fußrastenträger im sportlichen Fachwerk-Design ist alles andere als Leichtbau. Wannenförmig eingebuchtete Hebelchen samt Riffelung am Benzinhahn verraten die Liebe zum Detail, werden aber erst heute im Digital-Zeitalter von den Analog-Liebhabern richtig geschätzt. Die in einem speziellen Verfahren hergestellte Schaumsitzbank ist gerne am Übergang zum Tank und im hinteren Abschlussbereich unansehnlich abgewetzt. Ersatz gibt es kaum

Motor und Kunst. Hier hat sich der Fotograf über einen wirklich sauberen Lichtmaschinendeckel sehr gefreut

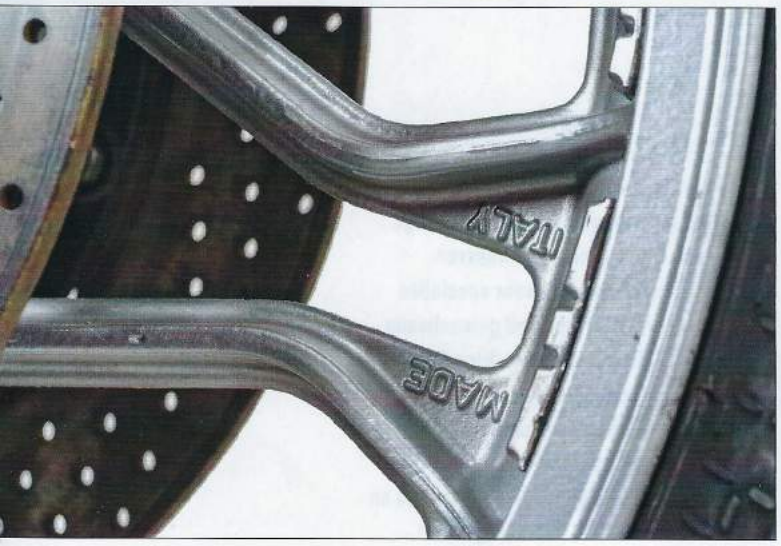
erkennender Unterschied zur Einser- und Zweier-Le Mans sind die eckig ausgeformten Zylinderrippen. Zur damit gewonnen Kühlfläche kam eine von außen nicht zu erkennende Neuerung hinzu: Die Leichtmetall-Laufbuchsen waren fortan mit Nigusil beschichtet. Die thermischen Vorteile dieser Bauart machten eine Reduktion des Kolbenlaufspiels möglich, zugleich wurde die abdichtende Funktion der Kolbenringe verbessert. Insgesamt also wichtige Pluspunkte in Hinblick auf die geforderte Abgas- und Geräuschentwicklung.

Mit der Le Mans III-Motorengeneration hielten in Werk auch eine Reihe neuer Bearbeitungsmaschinen Einzug, wodurch sich die Fertigungsqualität der Bauteile insgesamt verbesserte. Weniger glücklich waren die bisherigen Le Mans-Verehrer mit der – im Vergleich zu den ursprünglichen schlanken, geschwärzten Lafranconi-Tüten – nun im Volumen deutlich angewachsenen Schalldämpferanlage aus verchromtem Stahl. Gleichfalls der Geräuschreduktion sollten die doppelwandig ausgeführten Krümmerrohre dienen. Nicht zuletzt bekam die gesamte Ansauganlage inklusive eingesetztem Plattenluftfilter aus technischer Sicht ein wirkungsvolles Update spendiert. Diese Maßnahmen machten aus der Le Mans zwar noch lange kein flüsterleises Ökomobil, brachten aber dem Guzzi-Eigner in der näheren Nachbarschaft auf alle Fälle ein paar Sympathiepunkte ein. Zumal sich die Lautstärkereduktion nicht negativ auf die Leistungsausbeute auswirkte. Im Gegenteil. Im Vergleich zu den bisweilen in der Spitzenleistung stark streuenden Vorgängermodellen befand sich die Serie der Dreier-Le Mans tatsächlich im Vollbesitz der vom Werk angegebenen 76 PS Leistung, was sich auch beim rigorosen Ausdrehen im fünften Gang manifestierte. Echte 215 km/h sprechen sowohl für die angegebene PS-Zahl als auch für

Neue Abgas- und Geräuschvorschriften zwangen das Guzzi-Werk zu umfassenden Maßnahmen

Doppelwandige Auspuffkrümmer und mächtige Chromschalldämpfer waren die Folge der ab 1981 strengeren Geräusch- und Abgasvorschriften in Europa und in den Staaten. Zugleich wurde der 850er-Twin grundlegend überarbeitet, was die Qualität der Dreier-Le Mans deutlich anhob. Italien und speziell Mandello konnte wieder stolz auf Moto Guzzi blicken. Das Integral-Bremssystem war ohnehin über Zweifel erhaben

MOTO GUZZI
850 Le Mans
III


MADE
ITALY

BREMBO

eine effiziente Arbeit der markanten, aber auch den Fahrer gut schützenden Lenkerverschalung. Schließlich nutzte man bei Moto Guzzi bereits seit den fünfziger Jahren den hauseigenen Windkanal und kannte sich somit in Sachen Aerodynamik bestens aus.

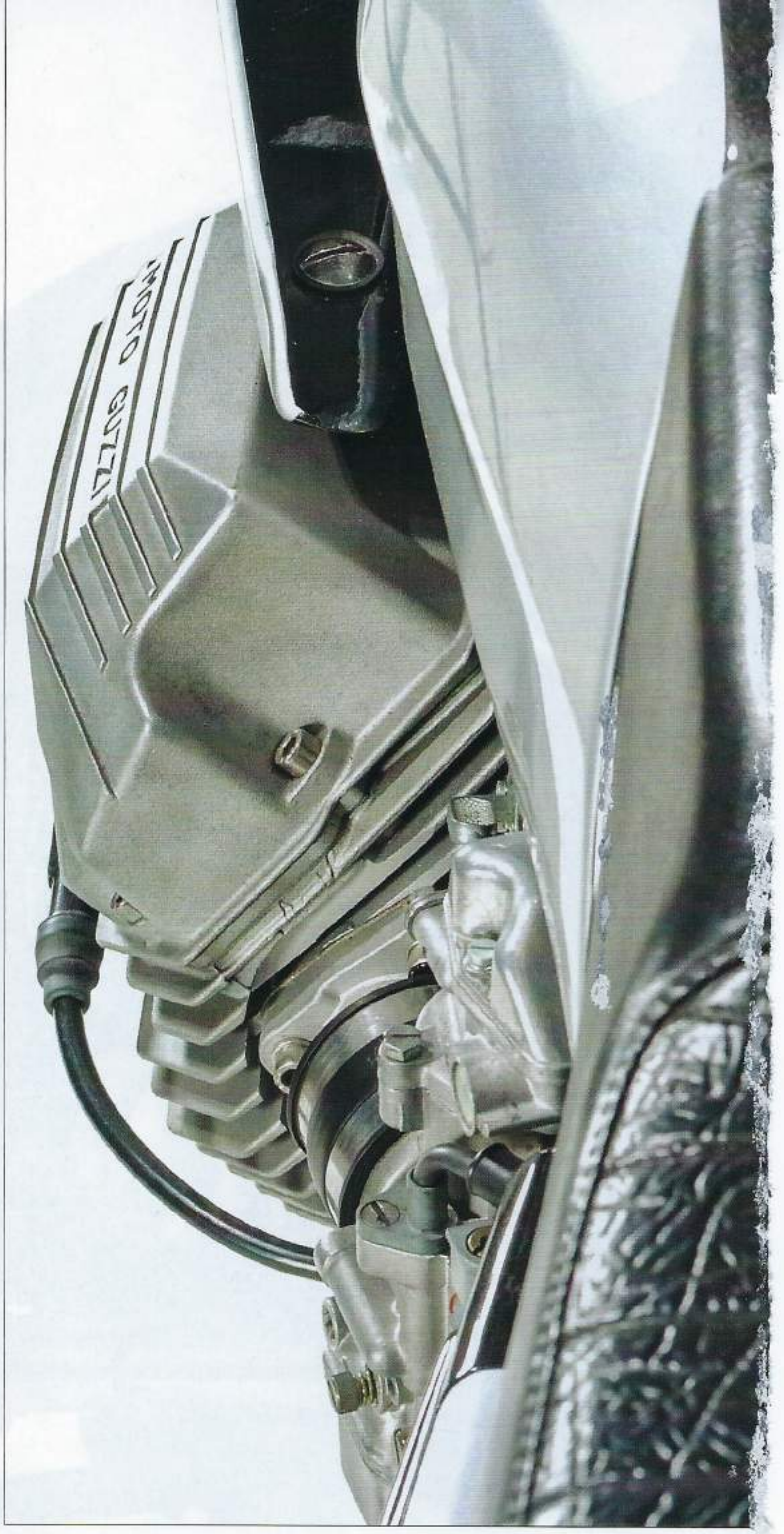
Für den Kaltstart befindet sich auf der linken Motorseite der für italienische Motorräder dieser Epoche typische kleine Kipphebel, der nur die Positionen alles oder nichts zulässt. Bei italienischen Motorradtemperaturen genügt es aber, für den Kaltstart mittels der in den beiden 36er Dell'Orto-Rundschiebervergasern installierten Beschleunigerpumpen eine Ladung Treibstoff – heute bevorzugt Super Plus – in die Einlasskanäle einzuschießen. Dann kommt der 850er-Twin beim Druck aufs Knöpfchen mit dem für längs eingebaute Kurbelwellen typischen Hundegeschüttel und

Kein gemütlicher Grummler. Der Le Mans-Twin schätzt es durchaus, wenn der Fahrer ihn drehen lässt

sattem Viertaktpuls spontan zur Sache, auch wenn er zunächst mit gefühlvollem Pumpen weiter am Leben zu halten ist. Ein paar Kilometer Warmlaufzeit fordert der Motor dennoch, erst dann passt die Gasannahme, die generell am Lenker einen Guzzisten mit Gefühl im rechten Handgelenk verlangt.

Bringt man dieses Viertakt-Grundgespür mit, kann der Twin auch mal ab 1500/min zum Trab aufgefordert werden. Wohl fühlt sich der V-Motor in mittleren Lagen ab 3500/min aufwärts. Ab 6000/min zeigt er mit sportlichem Tatendrang seinen zweiten Wind, wobei der Motor dann überraschend frei und unangestrengt wirkt und zügig bis zum roten Bereich bei 7700/min voran strebt. Das zum Fahrer vordringende Ansauggrummeln ist dank der aufwändigeren Ansauganlage deutlich ziviler ausgeprägt als bei den beiden Vorgängerversionen.

Lässt man die Le Mans III voll fliegen, dann reicht der erste Gang bis 80 km/h, der zweite bis knapp 115 km/h, der dritte bis 150 km/h, der vierte bis 180 km/h und im fünften Gang stehen an



Wer als Hersteller die Motor-Versteifungsrippen nach außen verlegt, zeigt den Interessenten unmissverständlich, dass hier ein sehr spezielles Motorrad am Start ist. Groß gewachsene Fahrer kollidieren stets mit ihren Knien an den kantigen Zylindern, zugleich favorisiert die Guzzi bei schneller Gangart eine gen Vorderrad orientierte Sitzposition. Kurzum, der Fahrer muss sich an die Guzzi anpassen, nicht umgekehrt

MOTO GUZZI

MOTO GUZZI

der roten Drehzahlmesserlinie gute 210 Sachen an. Durch das Fliehkraftwachstum des Reifens und beherzt hinter Schale und Zylindern verstecktem Fahrer sind mit leichtem Überdrehen des Twins bis zu echten 215 km/h möglich. Der Tachometer gaukelt bei diesem Tempo beeindruckende 240 km/h vor. Das Ego freut sich trotzdem.

Mit dieser Streckenleistung konnte sich die Guzzi seinerzeit auch noch im Kontext mit den bereits 100 PS starken Japan-Bikes durchaus behaupten. Tatsächlich haben sich Guzzi-Fahrer damals ganz bewusst für eine Le Mans entschieden. Schon um sich von der Masse der üblichen, japanischen Vierzylinder-Invasion konsequent abzuheben. Das Werk unterstützte diesen Hang zum individuellen Separatistentum mit einer eigenständigen Konzeption, der sich der Fahrer anzupassen

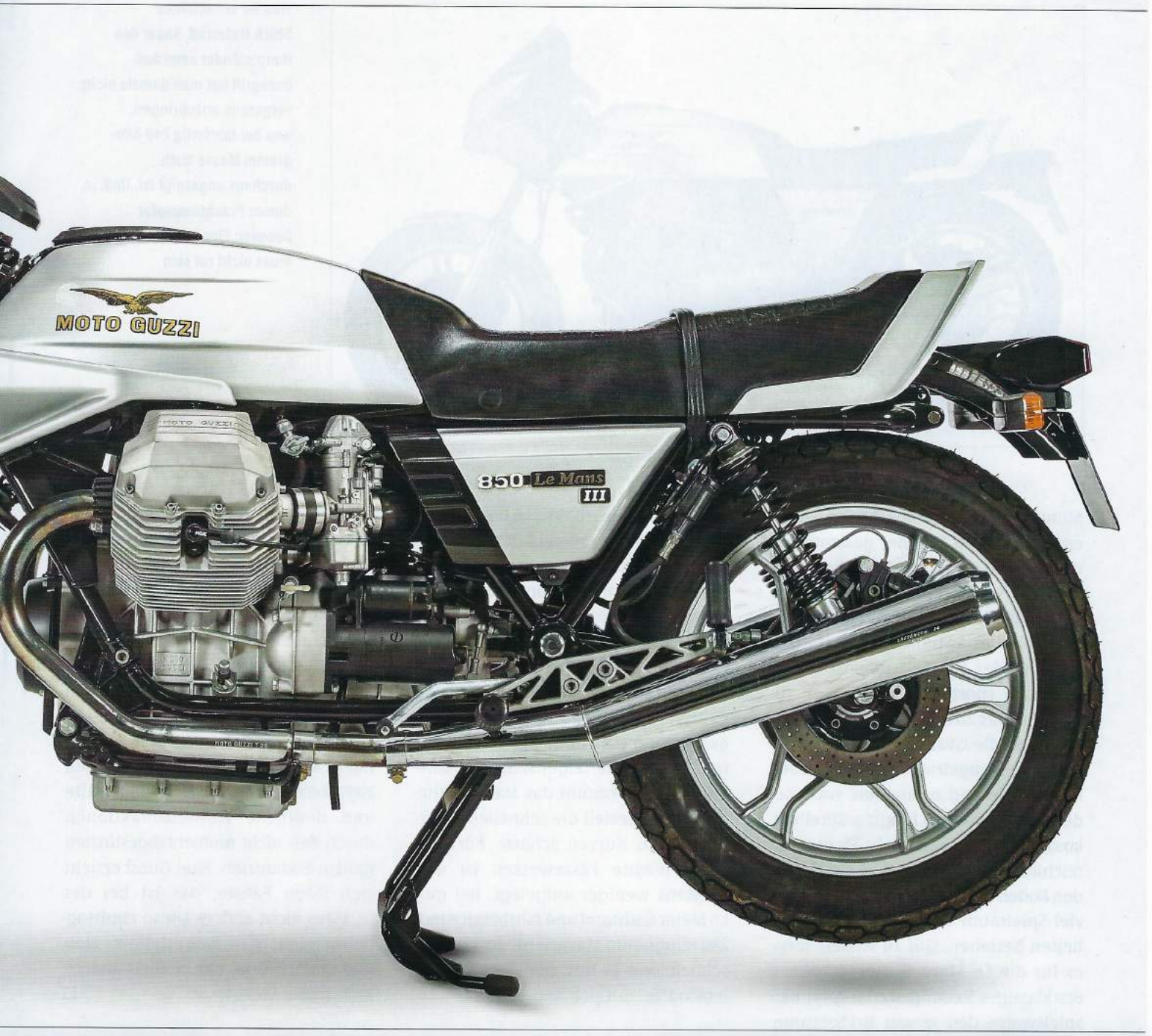
Der übersichtliche Aufbau täuscht. In Wartungsfragen ist die sportliche Guzzi durchaus auch zickig

hatte. Also exakt das Gegenteil aller Japan-Offerten, deren Entwickler stets bemüht sind, es dem Fahrer so einfach als möglich zu machen. Motto: Guzzisten sind anders als der Rest.

Die Le Mans III ist tatsächlich aus anderem, aus einem sehr speziellen Holz geschnitzt. Alleine die erforderlichen Bedienkräfte für Gas und Kupplung heißen nicht alle und jeden Willigen an Bord willkommen. Handwerker im klassischen Sinne haben im Moto Guzzi-Sattel klare Vorteile. Wobei selbst routinierte Selberschrauber vom scheinbar simplen OHV-Motorkonzept mitunter überrascht werden. Etwa dann, wenn zum Tausch des Ölfilters die komplette Ölwanne mühselig abzuschrauben ist.

Auch das kernig zu bedienende Getriebe verzeiht beim Schalten keine Nachlässigkeiten. Zum Wechseln der Gangradpaare fordert die Fünfgangbox Zeit, Muße und Aufmerksamkeit. Nicht zuletzt verlangt der mechanisch recht hart und spielarm agierende Kardan-Hinterradantrieb vom Fahrer beim Ausleben der sportlichen fünf

Bei der platten Seitenansicht kann der Guzzi-Fan durchaus beim unterhaltsamen Zusammenspiel von Rahmenlinien und korrespondierenden Anbauteilen einige Zeit zubringen. Der Vollmetall-Fußbremshebel aus verchromtem Stahl verkörpert dagegen noch die guten, alten Guzzi-Zeiten. Dagegen fällt das typische, wie modernistische Breitwand-Rücklicht zweifelsohne unter die Rubrik Italo-Design und ist somit „Kult"


MOTO GUZZI
850 Le Mans
III

Was für ein schönes Stück Motorrad. Sogar den Hauptständer samt Aufbockgriff hat man damals nicht vergessen anzubringen, was bei fahrfertig 240 Kilogramm Masse auch durchaus angezeigt ist. Und, ja, dieses Prachtexemplar beweist: Eine Moto Guzzi muss nicht rot sein

Minuten besondere Beachtung. Denn erstens versteift sich der gesamte Antriebsstrang unter Last erheblich. Das kann auf schlechtem Belag in Schräglage schnell zu einem seitlich auskeilenden Hinterrad führen. Und zweitens sollte es der Fahrer tunlichst unterlassen, in sportlicher Schräglage abrupt das Gas zu schließen. Dann nämlich sackt die Guzzi wie alle klassisch per Kardan angetriebenen Motorräder in der Federung zusammen, was wiederum wertvolle Schräglagenfreiheit kostet. Davon bringt die Le Mans zwar reichlich mit, aber nachdem die Rasten den Boden berühren, bleibt nicht mehr viel Spielraum für weitere Tollkühnheiten bestehen. Gut zu wissen, dass es für die Le Mans III heute wieder erstklassiges Reifenmaterial gibt, beispielsweise den neuen Bridgestone BT 46, oder auch die Continental Classic Attack-Paarung, die sogar Radialkarkassen bietet.

In Sachen Bremsanlage ist man auch heute noch mit dem Moto Guzzi-Integralsystem gut aufgestellt. Alleine mit dem Fußbremshebel werden die Hinterradbremse und die linke Vorderradscheibe aktiviert. Der Handbremshebel wirkt lediglich auf die rechte Vorderradbremsscheibe. Zusammen betätigt, stoppen die Brembos die Guzzi wie die sprichwörtliche Ziegelmauer.

Telegabel und Federbeine der Guzzi sind mit Druckluft unterstützbar. Selbst an der unteren Druckempfehlung – vorn 1,5 bar, Federbeine 3,5 bar – ist die Fahrwerksauslegung auf der sportlich kernigen Seite. Zusammen mit der brettharten Formschaum-Sitzbank ist das nicht gerade das Lieblings-Arrangement für eine Langstreckentour, auch wenn die Le Mans III mit ihrem großen 25-Liter-Tank und dem bei moderater Fahrweise günstigen Benzindurst genau für diesen Einsatzzweck immer noch optimale Eigenschaften mitbringt. Dazu kommt das stabile Fahrwerk, das speziell die schnellen, langgezogenen Kurven schätzt. Für das locker-leichte Pässewetzen ist die Le Mans weniger aufgelegt. Bei gut 1,5 Meter Radstand und fahrbereit rund 240 Kilogramm Masse lernt der Guzzist schnell, was es mit dem Begriff „Einlenkkräfte" auf sich hat.

FAZIT: Zu Lebzeiten war die Dreier-Le Mans italienische Speerspitze gegen japanisches Vierzylinder-Einerlei. Mit reichlich Sportsgeist und rasanter Linie konnte sie damals wie heute das Fanpublikum für sich gewinnen. Tatsächlich ist diese Guzzi wie ihre zeitgenössischen Japan-Kolleginnen ein ziemlich schwerer Brocken, der mit Kraft und Einsatz bewegt werden will. Dazu kommen die Guzzi-typischen Eigenheiten wie hohe Bedienkräfte und deutliche Antriebsreaktionen durch den nicht momentabgestützten Kardan-Endantrieb. Eine Guzzi erzieht sich ihren Fahrer, das ist bei der Le Mans nicht anders. Umso eindringlicher gerät das Fahrerlebnis. Lieb und einfach sein, das können andere Motorräder viel besser. □

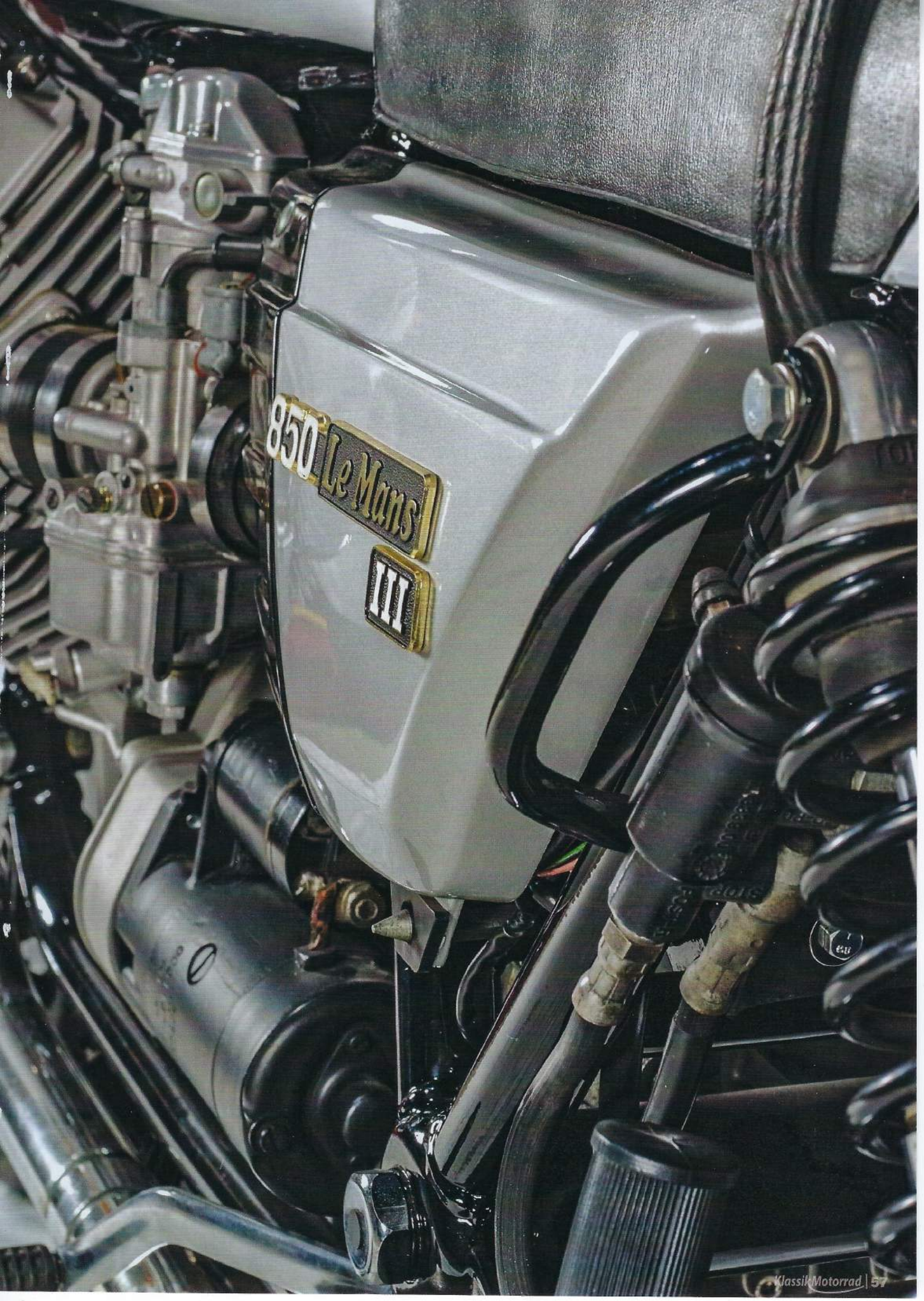
TECHNISCHE DATEN: Moto Guzzi Le Mans III

Preis: Neupreis 1982 11 950 D-Mark. Liebhaberpreis 2021 für ein tadelloses, gepflegtes Exemplar mit circa 60 000 Kilometer Laufleitung um 7500 Euro

Leistung: 76 PS (56 kW) bei 7700/min, maximales Drehmoment 75 Nm bei 6200/min

Motor: Viertakt-Zweizylinder-V-Motor, luftgekühlt. Zwei Ventile pro Zylinder, Einlass 44 mm, Auslass 37 mm, ohv. Bohrung x Hub 88 x 78 mm, Hubraum 844 ccm, Verdichtung 9,8. Zwei Dell'Orto-Rundschiebervergaser mit Beschleunigerpumpe, ∅ 36 mm. Elektrostarter, Batterie 12V/21Ah, Kontaktzündung. Trockenkupplung. Klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Endantrieb über gekapselte Gelenkwelle (Kardan)

Fahrwerk: Doppelschleifenrahmen aus Stahlrohr, Rahmenunterzüge abschraubbar. Vorn Telegabel, ∅ 35, luftunterstützt, Federweg 140 mm. Stahlrohrschwinge mit zwei luftunterstützten Federbeinen, Federweg 94 mm. Gussräder mit Felgen 2.15x18. Bereifung vorn 100/90V18, hinten 110/90V18. Vorn Doppelscheibenbremse, ∅ 300 mm, hinten Scheibenbremse, ∅ 242 mm, Integral-Bremssystem. Radstand 1505 mm, Nachlauf 110 mm, Gabelwinkel 62 Grad, Sitzhöhe 780 mm, Tankinhalt 25 Liter, Gewicht fahrfertig 240 kg


850 Le Mans
III