

# La Le Mans

Der Guzzi-Boss wollte sie gar nicht, der Markt wollte mehr Zylinder und die Japaner überrollten mit nie dagewesenen Konzepten den Markt. Dass die Moto Guzzi Le Mans im Jahr 1976 dennoch in Serie ging, grenzt an ein kleines Motorrad-Wunder.

**H**öher, schneller, weiter – so tickt der Motorradmarkt Mitte der Siebzigerjahre. Die japanischen Hersteller, längst nicht mehr belächelt, stellen sich gegenseitig die Schau, treiben die Leistung an ungesunde Grenzen und machen so der Jugend mit Nachdruck Lust

aufs Motorrad. Innerhalb weniger Jahre haben sie einen tot geglaubten Markt wiederbelebt und ihn quasi unter sich aufgeteilt. Die verbliebenen europäischen Motorradproduzenten lecken derweil noch die Wunden der markenmeuchelnden Sechzigerjahre und begegnen der

Dominanz aus Fernost überwiegend mit Old-School-Konzepten. Frische Ideen sind gefragt.

Alejandro de Tomaso ist deshalb mäßig begeistert, als ihm die Moto-Guzzi-Ingenieure ein Sportmodell nahelegen, das von dem inzwischen recht betagten Zweizylinder-V-Motor

angetrieben wird. Der argentinische Ex-Autorennfahrer und Automobilbauer hatte kurz zuvor nicht nur Benelli und Moto Guzzi gekauft, sondern auch den Ehrgeiz, der Konkurrenz aus Japan nicht kampflös das Feld zu überlassen. So hatte er entdeckt, dass der Weg des Abkupferns keine Einbahnstraße war, und ließ der Benelli 750 Sei gleich sechs Zylinder ins Fahrwerk hängen, die wohl nicht zufällig alle so aussahen wie die der Honda CB 500.

Zumindest das PR-Feuerwerk rund um den weltweit ersten Seriensechszylinder war gewaltig, und de Tomaso war schnell von dem Gedanken beseelt,





Der Erste, der durfte: Reiner H. Nitschke, »Motorradfahrer«-Herausgeber, konnte 1976 als erster deutscher Fachjournalist der neuen Le Mans auf den Zahn fühlen.

Privatsache: Guzzi-Customizer Axel Budde auf seiner eigenen Le Mans IV, deren Eckdaten (1040 cm<sup>3</sup>, 90 PS, 102 Nm Drehmoment, 191 kg) nicht mehr so ganz dem Original entsprechen.

dieses vermeintliche Über-Triebwerk auch den großen Guzzis einzupflanzen. Es muss die Ingenieure viel Überredungskunst gekostet haben, den Vielzylinderfan auf eine neue Sport-Guzzi einzuschwören, die aus gerade mal zwei Töpfen befeuert wird und deren grundlegendes Triebwerkskonzept schon Ende der Fünfzigerjahre ursprünglich für ein kleines Automodell von Fiat entwickelt worden war. Mitte der Sechziger hatte man den Twin dann erstmals längs liegend in einen Motorradrahmen geschraubt, ließ die Zylinder links und rechts ihre Köpfe gen Himmel strecken, pflanzte einen Kardanantrieb hintendran und gewann mit dieser Maschine eine Ausschreibung der Regierung, die auf der Suche nach einer neuen Behördenmaschine war. Der typische Guzzi-V2 war geboren und sollte sich rasch zum Grundpfeiler der Markenidentität entwickeln.

Auf dieses Triebwerk setzten die Konstrukteure nun also für den neuen Sportler, wohl auch, weil es sich bereits in besonderer Weise bewährt hatte. 1971 war ein Guzzi-V2 mit 844 cm<sup>3</sup> beim Bol-d'Or-24-Stunden-Rennen in Le Mans angetreten und hatten nicht nur sehr lange, sondern auch sehr souverän in Führung gelegen. Nur Sturz und Reifenschaden verhinderten den Sieg,

am Ende stand ein grandioser dritter Platz und die Erkenntnis, mit dem Motor einen großen Wurf gelandet zu haben. Das muss schließlich auch de Tomaso überzeugt haben, denn 1976 kamen die ersten Modelle der neuen Sport-Guzzi zu den Händlern, um bei Motorradfahrern Sehnsüchte zu wecken. Um diesen Prozess zu beschleunigen, gab man dem neuen Bike einen großen Namen mit auf den Weg, denn man nannte den bereits 1972 vorgestellten Prototyp »Le Mans«.

Das passte hervorragend zum Image der Marke, denn sportliche Mythen hatte Moto Guzzi zu der Zeit längst geschaffen. Über viele Jahre hatte der Adler aus Mandello auf den Rennstrecken der Welt immer wieder den Schnabel vorn gehabt, bis der kollabierende Markt für Alltagsmotorräder auch die Umsätze einbrechen ließ und die Werksrennerei unbezahlbar machte. Außerhalb Italiens war damit schon Ende der Fünfzigerjahre die bis dahin beste Werbung für die Marke verloren gegangen, fortan lebte man vom anekdotenreichen, sportlichen Mythos, an den man folgerichtig auch mit dem Namen der neuen großen Sport-Guzzi andockte – was hätte näher gelegen?

### In den Siebzigerjahren kamen die besten Sportmotorräder aus Italien

Ohnehin kamen zu der Zeit die besten Sportmotorräder für die Straße aus Italien. Die Fahrwerke von Moto Guzzi, Ducati, Laverda und MV Agusta zeigten sich in der Regel der Leistung ihrer starken Motoren auch gewachsen und italienische Bremsen gehörten zum Besten, was der Markt zu bieten hatte. Beides konnte man bei japanischen Big Bikes damals nicht zwingend voraussetzen, erst ein Jahr zuvor hatte die erste Honda Gold Wing die Klasse der »Rodeo-Bikes« eröffnet und so manchen Reiter abgeworfen. Die früh kolportierten Eckdaten

der Le Mans waren dazu ange-tan, die Sehnsucht noch zu vertiefen: 850 Kubik, 70 PS, in 3,9 Sekunden von null auf hundert, über 200 km/h Spitze – 1976 eine Macht. Und dazu diese Erscheinung! Flach, lang, geduckt, mit knapper Scheinwerfermütze und in einem kantenverliebten Design, wie man es bis dahin noch nicht gesehen hatte. Es war damals schwer, jemanden zu finden, den dieser spezielle Look kaltgelassen hätte. Man fand es zum Niederknien oder zum Davonlaufen, heute gilt die erste Le Mans als Stil-Ikone.

Doch Sehnsucht hin, Mythos her, der Traum vom italienischen Renner musste ja auch irgendwie bezahlt werden. Und da hatten nun einmal die Japaner die deutlich besseren Argumente auf ihrer Seite. Bald 11.000 Mark kostete die erste Le Mans, und das war gleich um so viele Tausender teurer als CB 750, Z 900 & Co., dass die Guzzi-Händler keine Angst haben mussten, von der Kundschaft überrannt zu werden. Für viele blieb der potente V2 ein schwer bezahlbarer Traum.

Wer sich dann doch eine vom Mund absparte, erlebte allerdings nicht selten einen Albtraum. Denn der Mythos Guzzi verlangte in jenen Tagen auch eine gewisse Leidenschaft des Besitzers, ein gut sortiertes Portfolio an Werkzeugen und eine Portion Schrauberlust, wollte man in der Guzzi-Fachwerkstatt nicht bald seine persönliche Espresso-Tasse im Kundenschrank haben. So machten rasch Geschichten die Runde, die von schwächelnder Mechanik, psychedelischen Kabelverbindungen, abblättern dem Lack und aufplatzenden Sitzbänken erzählten. Die vielen Berichte von haarsträubenden Defekten aus jener Zeit hängen der Marke aus Mandello in vielen Köpfen bis heute nach, auch wenn man dort inzwischen erkannt hat, dass es durchaus sinnvoll sein kann, den Produktionsprozess um den Baustein »Qualitätskontrolle« zu ergänzen.

## CUSTOMIZING MOTO GUZZI LE MANS CUSTOM



Noch 'ne Interpretation: der Umbau einer Le Mans III namens »Amazona Scorco« von Urban Motor aus Berlin.



**Topmodell:** Michael Wiedemann aus Spenge mit seiner Moto Guzzi Le Mans II aus dem Baujahr 1979.

Nach der Renovierung bekommt das Fahrwerk Unterstützung von Marzocchi, der Sprit fließt jetzt durch offene Dell'Ortos.



**Rundkopf:** Bis zur Le Mans II waren die Zylinderköpfe noch rund, ab der Le Mans III wurden sie deutlich kantiger.

Tragisch vor allem, dass abzüglich der Übertreibungen noch immer viele Geschichten einen wahren Kern hatten. So wurde zum Beispiel beinahe jede Sitzbank der ersten Le-Mans-Serie von 1976 auf Garantie ausgetauscht, wobei viele Piloten lieber gleich auf das Sitzmöbel der 750 S3 zurückgriffen, die in den Augen der meisten auch noch deutlich besser aussah. Der Zubehörmarkt reagierte schon damals sehr schnell und bot berücksichtigende Alternativen zum stümperhaft lackierten Originaltank. Auch Verkleidungen, Sitzbänke, Auspuff- und Fußrastenanlagen waren ruckzuck im Angebot, und die zahlreichen Möglichkeiten zur Individualisierung der ganz persönlichen Guzzi wurden von der Szene dankend angenommen. Bald schon war es schwer, eine gebrauchte Le Mans im Originalzustand zu finden.

### Das Verhältnis zum Bike war damals noch ein anderes

Hätte ein hochpreisiges, neues Motorradmodell heute mit so vielen Kinderkrankheiten zu kämpfen, wäre es wohl recht schnell wieder in der Versenkung verschwunden, allein der digitale Shitstorm würde ihm rasch den Garaus machen. Doch damals gab es weder das Internet noch diese generelle Vollkasko-Mentalität unserer Tage. Für altgediente Motorradfahrer waren die Schraubstunden für Wartung und Re-

paratur ein obligatorischer Bestandteil ihrer Leidenschaft, den man murrend oder beseelt akzeptierte. Hinzu kam, das gerade für die reifere Zunft japanische Ware damals noch ein absolutes No-Go war. So hatte auch ein dynamischer Pflegefall wie die Le Mans durchaus Chancen, denn wenn man sich um sie kümmerte, ihr die Zuwendung schenkte, die sie nun einmal verlangte, und ihr auch lange Warmfahrzeiten gönnte, konnte man ihrem einzigartigen, charakterstarken Wesen leicht erliegen – bis heute fällt es schwer, halbherzige Guzzi-Fahrer zu finden. Da ist meist echte Liebe im Spiel.

»Wenn du eine Guzzi mal erlebt hast, willst du irgendwann wieder eine haben, das geht gar nicht anders«, sagt auch Michael Wiedemann aus Spenge, der in seiner persönlichen Motorradfrühzeit mit den technischen Eskapaden einer Guzzi V7 jede Menge schlechte Erfahrungen machte. »Doch obwohl ich mit der V7 so viel Ärger hatte, wollte ich Guzzi eine zweite Chance geben. Und mir wohl auch.«

Nach einem leidenschaftslosen japanischen Intermezzo investierte er 1997 fünftausend Mark in eine weitgehend originale 79er Le Mans II. Er lässt an dem Motorrad zunächst alles, wie es ist, genießt einfach nur, dass die Technik funktioniert, und besucht mit seinem Kumpel die Insel. »Wir wollten das letzte Haus in Schottland sehen und wir haben es gesehen!« Michael sagt das nicht



Auch schön: das »Ayrton Senna Tribute Bike« von Marcus Walz auf Basis einer 76er Le Mans.

ganz ohne Stolz, denn es galt seinerzeit nicht als selbstverständlich, dass man mit einer bald 20 Jahre alten Guzzi so ohne Weiteres John o' Groats erreicht. »Doch irgendwann hab' ich sie auseinandergenommen und einiges machen lassen.«

Die Renovierung fällt gründlich aus, fast kein Stein bleibt auf dem anderen. Der Motor wird bei km-Stand 144.000 runderneuert, bekommt eine schärfere Nockenwelle eingepflanzt,

zudem eine größere Ölwanne und atmet fortan durch offene Dell'Ortos. Räder, Rahmen, Tank, Verkleidung, Sitzbank, Auspuffanlage, Federelemente – kaum ein Bauteil entgeht der Modifikation. Insgesamt mehr als 9000 Euro steckt Michael 2002 in die damals schon 23 Jahre alte Guzzi und erst danach ist es wirklich »seine« Le Mans.

So ergeht es vielen Le-Mans-Modellen, wobei davon nicht nur die erste Serie betroffen



flüssigem Ballast und erleichtert die sportliche Italienerin so um durchschnittlich mehr als einen Zentner Gewicht. Selbst die Alu-Tanks werden nach seinen Zeichnungen individuell gefertigt. Heraus kommen atemberaubende Einzelstücke, die der Hamburger anfangs nur für sich selbst fertigte. Doch es sollte nicht lange dauern, bis die ersten Anfragen kamen, seit vier Jahren nun entstehen unter dem Label »Kaffeemaschine« in Axels Manufaktur edelste Le Mans-Café-

Racer im Kundenauftrag. Eines haben die Kreationen des Hamburgers alle gemein: Immer entsteht unter seinen Händen eine pure Fahrmaschine, die für den Einsatz auf der Straße gedacht ist, nicht für die Sammler-Vitrine.

Wer jetzt auf die Idee kommt, sich von Axel zu Preisen ab 25.000 Euro auch so einen Edelrenner bauen zu lassen, hat noch Zeit zu sparen. Die Wartezeit für eine »Kaffeemaschine« beträgt rund ein Jahr. Info: [www.kaffeemaschine.net](http://www.kaffeemaschine.net)

## Lust auf ein Käffchen ...?

Axel Budde erschafft in Handarbeit aus betagten Le-Mans-Modellen berückende Cafe Racer. Und liegt damit voll im Trend.

Am Anfang steht immer die Komplett-Zerlegung einer Le Mans. Wenn Axel Budde in seiner Werkstatt im Hamburger Stadtteil Wilhelmsburg mit der Arbeit an einem neuen Cafe Racer beginnt, checkt er zunächst einmal die Basis aufs Gründlichste. Nur das Nötigste findet

danach wieder den Weg zurück ans Motorrad, Axels Credo ist vor allem die Reduktion auf das Wesentliche. Er modifiziert den Rahmen, optimiert Motor und Fahrwerk, ersetzt so manches Teil durch selbst gefertigte Alu-Parts, befreit das Motorrad bis ins letzte Detail von über-



Keine wie eine: Die Cafe Racer von Axel Budde bestehen durch Reduktion auf das Wesentliche – und ein Gewicht von deutlich unter 200 Kilogramm.



ist. Insgesamt hält sich die Le Mans über insgesamt fünf stetig weiterentwickelte Baureihen bis 1992 im Guzzi-Programm, rund 30.000 Exemplare finden trotz des gesalzenen Preises weltweit einen Käufer, weshalb der Markt für Gebrauchte eigentlich immer etwas zu bieten hat. Interessenten sei allerdings ein intensiver Blick in die Fahrzeugpapiere empfohlen, denn eine Guzzi, die aussieht wie eine Le Mans, muss nicht zwingend auch eine sein.

**Die »Le Mans« – zwischen Individualisierung und Umbauorgie alles möglich**

Wohl kaum ein Motorradmodell der jüngeren Geschichte wurde häufiger einer Individualisierung unterzogen als die Le Mans, das artete oft genug in regelrechte Umbauorgien aus. Doch weil das Guzzi-Baukastenprinzip mit dem V2 im legendären Tonti-Rahmen es ermöglichte, etwa auch aus dem Tourer California eine Le Mans zu stricken und auch der etwas schwachbrüstigere Cali-Motor recht einfach in einen stärkeren Le-Mans-Motor zu verwandeln war, muss man beim Kauf schon etwas genauer hinsehen, mit welchem Grundmodell man es überhaupt zu tun hat.

Von erklärten Freunden eines Originalzustandes einmal abgesehen, interessiert das allerdings kaum jemanden, so lange die Technik funktioniert. So bietet der potente V2 auch heute noch eine beliebte Basis für individuelle Umbauten, wobei am Ende eigentlich immer ein mehr oder weniger gestrippter Cafe Racer herauskommt. Das gibt der lang gezogene und geduckte Rahmen quasi vor, der eine ideale Basis für diesen sportlichen Look bietet.

Die Exklusivität früherer Tage hat sich übrigens bis heute erhalten, die Gebrauchtpreise sprechen da eine deutliche Sprache. Dabei haben natürlich gerade die erste und zweite

Baureihe preislich die Nase deutlich vorn. Für eine Ur-Le Mans werden selbst in schlechtem Zustand Preise bis zu 10.000 Euro aufgerufen, wobei unver-

bastelte Modelle dieser Baureihe praktisch nicht mehr zu finden sind. Wer also eine frühe Le Mans im Originalzustand sucht, sollte mit einem breiten Zeitfen-

ster planen. Ab der Le Mans III wird es dann einfacher. Und deutlich günstiger wird es zudem.

*Text: Uli Böckmann*

*Fotos: C. Driesen, A. Budde, Archiv*

Die Ur-Le Mans: Sie folgte dem Ruf des Marktes nach mehr Hubraum und bediente sich dafür des 850er-Motors aus der T3 California, hatte aber größere Ventile und Vergaser und eine neue Auspuffanlage. Ihr kantiges Design polarisierte und weil zudem viele Anbauteile von minderer Qualität waren, griffen die Kunden gern ins Zubehörregal. Das Modell trug übrigens immer nur den Namen Le Mans, die »I« wurde später einfach hinzugefügt.

**Moto Guzzi Le Mans, 1976–78**



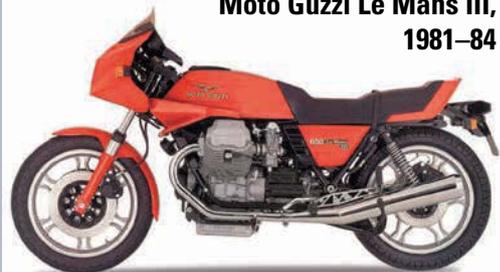
Schritt zurück nach vorn: Die Le Mans II kam technisch weitgehend unverändert daher, doch spendierte man ihr eine Vollverkleidung mit rahmenfestem Unter- und lenkerfestem Oberteil, was sie nicht schöner machte. Zudem brachte das eckige Kunststoffteil bei hohem Tempo Unruhe ins Fahrwerk. Dennoch wurden von der II bald sechsmal so viele Modelle verkauft wie von der ersten Le Mans, obwohl die sogar ein Jahr länger gebaut wurde.

**Moto Guzzi Le Mans II, 1979–80**



Noch mehr Ecken: Mit überarbeitetem Motor ging die Le Mans III an den Start. Die Zylinderköpfe waren nun eckig, die Ventile arbeiteten deutlich leiser als zuvor und auch die Auspuffgeräusche waren jetzt geringer. Gemeinsam mit einem neuen Luftfiltersystem sorgte all das außerdem für mehr Leistung. Fahrwerk, Getriebe und Rahmen blieben gegenüber der II unverändert, doch dank des neuen Motors gilt die III als das Beste aller Le Mans-Modelle.

**Moto Guzzi Le Mans III, 1981–84**



Noch mehr Hubraum: Auf nunmehr 950 cm<sup>3</sup> wuchs der V2 in der Le Mans IV an, außerdem gönnte man der Nockenwelle etwas schärfere Steuerzeiten und die Vergaser wurden größer.

**Moto Guzzi Le Mans IV, 1985–87**

Vor allem aber wurde das Vorderrad kleiner, wobei der 16-Zöller offensichtlich die Balance nachhaltig störte. Schon bald wurde mit neuen Gabelbrücken nachgerüstet, auch das Vorderrad war optional und gegen Aufpreis wieder in der 18-Zoll-Variante zu haben.



Die Letzte: Weil es mit dem kleinen Vorderrad der Le Mans IV nur Scherereien gegeben hatte, wurde das Nachfolgemodell wieder mit den bewährten 18-Zöllern ausgeliefert, die nun lediglich etwas breiter als zuvor ausfielen. Auch die Verkleidung wurde größer, war nun aber komplett rahmenfest. Ansonsten war das neue Modell mit dem Vorgänger technisch identisch. Mit der »V« endete nach 17 Jahren Bauzeit das Le-Mans-Kapitel von Moto Guzzi.

**Moto Guzzi Le Mans V, 1988–92**

