

BELLA FIGURA

Mit der V100 Mandello hat Moto Guzzi 2023 die eigene Firmen-Neuzeit eingeläutet und mit der aktuellen Stelvio gleich fortgesetzt. Wer in die Annalen der Italiener blickt, entdeckt aber noch mehr Modelle, denen der wassergekühlte V2 gut zu Gesicht stünde – wie einer V100 Sport oder der Neuauflage der Le Mans.

Heck

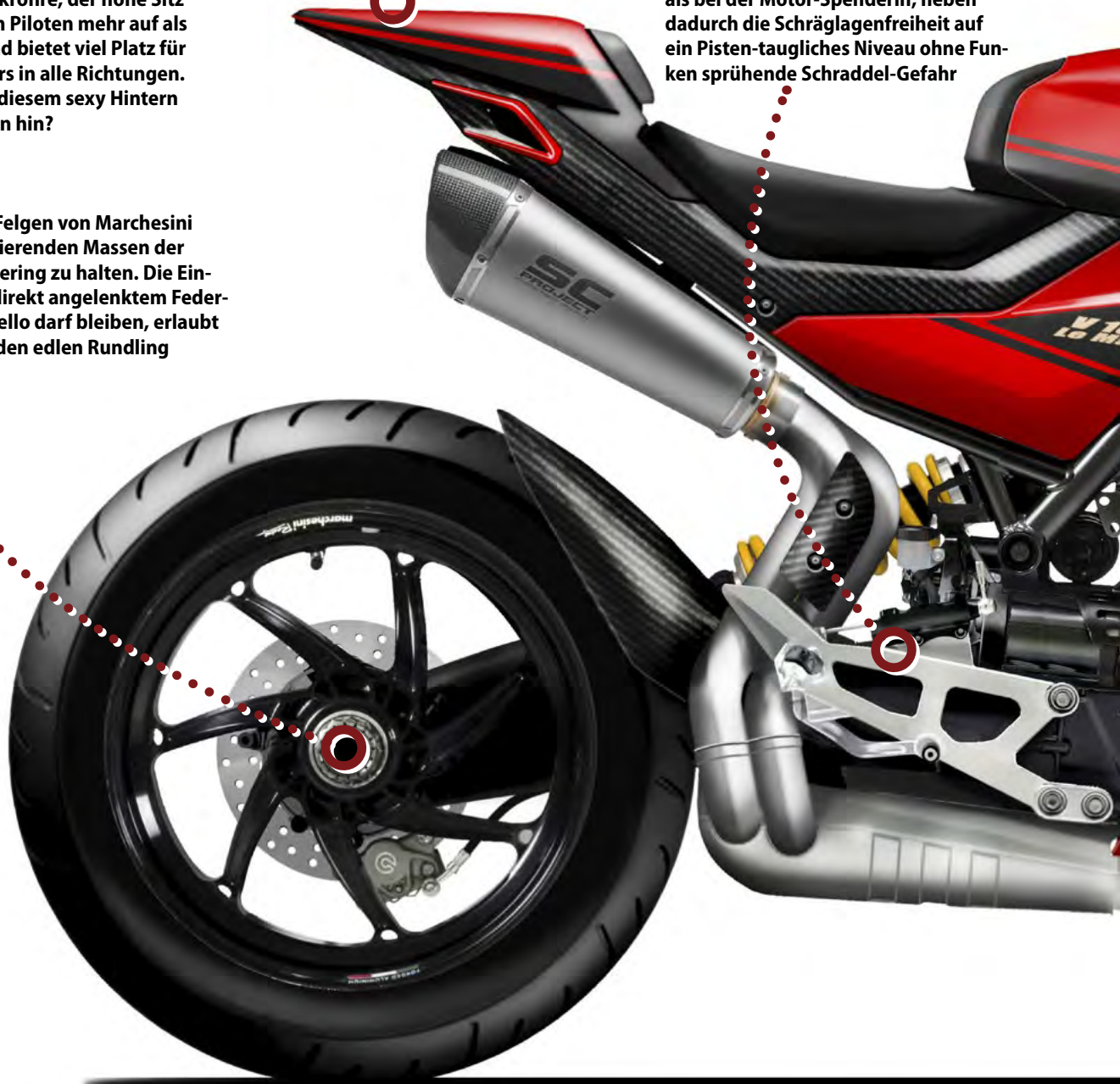
Über dem knappen Stahlrohrheck ist nur Platz für eine Person – klassisches Monoposto. Edles Carbon legt sich eng um die Heckrohre, der hohe Sitz positioniert den Piloten mehr auf als im Motorrad und bietet viel Platz für Gewichtstransfers in alle Richtungen. Nur wo soll bei diesem sexy Hintern das Kennzeichen hin?

Rundware

Leichte 7-Speichen-Felgen von Marchesini helfen dabei, die rotierenden Massen der Le Mans möglichst gering zu halten. Die Einarmschwinge samt direkt angelenktem Federbein der V100 Mandello darf bleiben, erlaubt den freien Blick auf den edlen Rundling

Fußraste

Wie bei der V100 sitzen die Fußrastenträger direkt am V2-Motor. Bei der Le Mans positionieren sie die Füße aber deutlich weiter hinten und oben als bei der Motor-Spenderin, heben dadurch die Schräglagenfreiheit auf ein Pisten-taugliches Niveau ohne Funken sprühende Schraddel-Gefahr



Mit der V100 Mandello, die seit letztem Jahr Moto Guzzis Aushängeschild der Neuzeit ist, haben sich die Italiener knapp nach dem 100. Geburtstag 2021 selbst beschenkt. Wasserkühlung in Serie – ein Novum in der Geschichte der Italiener. Für einen ähnlichen Umbruch sorgte zuvor nur die V7. Die von 1967, wohlgemerkt. Als erste Serien-Guzzi besaß sie einen 90-Grad-V2-Motor mit längsliegender Kurbelwelle. An diesem Antriebskonzept haben sie bei Guzzi seitdem nicht mehr grundlegend gerüttelt (Ausnahme Nuovo Falcone-Einzylinder ab 1969). Auf der Basis der V7 entstanden grob unterteilt Touren- und Sportmotorräder mit unterschiedlichen Hubräumen wie die V7 Sport oder die 850er-Le Mans. Ebenfalls ein Kind dieser Motorkonstruktion: die Stelvio.

Die große Reiseenduro erblickte erst als Quota (1992) das Licht der Zweiradwelt, bevor die Stelvio diese 2008 ablöste. Und aktuell mit dem Motor der V100 wieder im Guzzi-Programm zu finden ist.

Wenn der V100-Motor selbst intern bei den Italienern fürs Erinnern an alte Namens- und Motorrad-Konzepte taugt, dann hätte MOTORRAD auch noch ein paar Ideen, um Historisches aufleben zu lassen. Zum Beispiel mit einer neuen Le Mans, einem reinrassigen V2-Sportler im Programm der Italiener. Oberdan Bezzi griff für MOTORRAD zum Zeichenstift und hat das Konzept der ersten V7 Sport mit ihren tief liegenden Lenkerhälften über die ikonische 850 Le Mans und die einzigartige wie begehrten MGS-01 Corsa weitergesponnen. Herausgekommen ist ein Sportbike, das auf der aktuellen V100 Mandello fußt. Deren Brücken-



Motor

Mit 115 PS aus 1042 Kubik steht der wassergekühlte V2-Motor der V100 gut im Futter. Für einen Sportler dürfen aber gerne ein paar Cavalli mehr antraben. Die originale Verdichtung von 12,6:1 leicht anheben, dazu der Sportauspuff: 130 PS gingen bestimmt

Bremse

Die V100 stoppt schon auf allerhöchstem Niveau. Mit den montierten GP4-Sätteln von Brembo steigt das Potenzial der Hardware noch einmal. Das dürfte allerdings nur die Standfestigkeit der Stopper steigern, der höhere Schwerpunkt der Le Mans fordert hier Tribut

MOTO GUZZI
V100 Le Mans

rahmen aus Stahl mit dem mittragenden V100-Aggregat nutzt auch die Le Mans. Da die Sportler-Gabel aber etwas weniger Federweg als das Pendant der V100 aufweist, das mit 130 Millimetern Arbeitsweg üppig daherkommt, neigt sie den Motor wie das ganze Motorrad mehr nach vorne. Vorderradbezug – bei Sportlern die Basis für sattes Feedback von der Front beim Tanz am Griplevel entlang. Wie bei der Fahrwerksbasis arbeitet zudem bei der Le Mans ein direkt zwischen Rahmen und hinterer Monoschwinge angeschlagenes Federbein. Eine Lösung, die von rechts den freien Blick auf die leichte Marchesini-7-Speichen-Felge erlaubt. Was daran liegt, dass Bezzi die Auspuff-Führung in Richtung Heck gestaltete, sie so nicht das Rad verdeckt. Ja, der dicke

V2 benötigt Auslassvolumen. Ein knapp vorm Hinterrad platzierter Vorschalldämpfer und die doppelflutige Abgasführung hin zu den schlanken Endtöpfen stellt das sicher. Die liegen nun direkt neben dem aufs Nötigste reduzierten Heck, das nur Platz für eine Person lässt. Die V100 Le Mans, ein sportliches Solisten-Fahrzeug.

Weit hinten und richtig hoch platzierte Rasten an formschönen Aluträgern sichern Schräglagenfreiheit, während die Kontaktflächen und die Form des Tanks Gewichtstransfers und Hanging-off-Turnübungen ermöglichen. Hier schwingt viel MGS-01-DNA mit, sitzt der Le Mans-Pilot mehr auf als im Motorrad. Unter sportlichen Gesichtspunkten ein großer Vorteil. Den bieten darüber hinaus die zahlreichen Carbon-Teile beim Blick auf die Waage.



MOTO GUZZI V7 Sport

Schon Ende der 1950er lag der längs zur Fahrtrichtung eingebaute V2 bei Moto Guzzi auf dem Entwicklungstisch, fand neben Behörden-Modellen aber erst ab 1967 Einzug in den Serienbau. Die rasante V7 Sport lief von 1971–1974 vom Band am Comer See. Mit ähnlicher Lackierung erinnert sich der V100 Sport-Draft an die in Ehren ergraute Urahnin einer Unternehmens-prägenden Epoche

MOTO GUZZI V100 Sport

Der MOTORRAD-Entwurf der V100 Sport basiert auf der V100 Le Mans. Ein Rohr- ersetzt bei ihr die Stummellenker, die Verkleidung wandert ins Regal. Ansonsten trägt sie die gleichen technischen Parts wie ihre sportliche Schwester, richtet ihren Fokus aber mehr auf knackige Landstraßen-Runden und flotte Sonntagsmorgens-Gaudi mit hoher Schräglagendichte



MOTO GUZZI V11 Sport Scura

Beim Sondermodell Sport Scura der V11 hat Moto Guzzi das Fahrwerk mit Öhlins-Parts verfeinert. Bei ihr liegen zudem die Clip-ons über der oberen Gabelbrücke, was die Fahrerhaltung leicht entspannt. Ab 2002 streckte sie ihre Fühler nach neuen Guzzi-Jüngern aus



MOTO GUZZI V11 Sport

Das Modell V11 Sport war das erste der V11-Baureihe. Es kam 1999 auf den Markt und wurde bis 2006 produziert. Ihre unter der oberen Gabelbrücke befestigten Lenkerstummel geben die Richtung vor: Jetzt wird's flott, darf der 1064-cm³-V-Twin zeigen, was in ihm steckt



MOTO GUZZI V100 Mandello S

Mit ihr stellte sich Guzzi 2023 für die Zukunft auf. Ihre V2-Kolben umspült erstmals serienmäßig ein kühlender Wassermantel. Zudem strömt das Gemisch von oben in die Zylinder, die Krümmer recken ihre Rohre nach unten. Lohn der Mühe: Aus 1042 Kubik entwickelt der Neuzeit-Guzzi-V2 115 PS

MOTO GUZZI MGS-01 Corsa

Diesen Speichelfluss-Beschleuniger mit 128 PS gab's eigentlich nur für die Piste, er lief von 2004 bis 2011 vom Band. Wohl die heißeste Versuchung von Guzzi ever! Findige Händler packten auch eine Straßenzulassung. Mit damals 28 900 Euro so teuer wie schön



Verkleidung, Radabdeckung vorne, Krümmerschutzhülse und Motordeckel – überall setzt Oberdan Bezzi die leichten Gewebematten ein. So dürfte die Le Mans im Gegensatz zur 240 Kilogramm vollgetankt wiegenden V100 Mandello S ein paar Pfund abspucken. Auf diese Rechnung zahlen auch die montierten Brembo GP4-Bremssättel ein, die höchste Performance mit geringem Gewicht unter einen Hut bringen. Eine radiale Bremspumpe, ebenfalls von Brembo, setzt die 30er-Alu-Kolben in den Sätteln unter Druck.

Alles zu radikal, zumindest was die Sitzposition betrifft? Es ginge auch eine Spur entspannter, wie der Draft der V100 Sport von Oberdan Bezzi zeigt. Der spart große Teile der Le Mans-Verkleidung, ersetzt die Stummel durch einen klar über dem Solositz liegenden, breiten Rohrlenker und steht ganz im Geist der letzten V11 auf seinen Sportreifen, taugt so bestens für flottes Kurvenkratzen. Ausstattungstechnisch ändert sich bei der Transformation vom knackigen Sportler zum Rohrlenker-Nackedei nichts: Hochgelegte Auspuffe, hochwertige Teile, Fahrwerk samt Einarmschwinge sowie die vielen Carbon-Parts bleiben gesetzt.

Das bedeutet auch: V100 Le Mans und V100 Sport stünden nicht gerade als Sonderangebot beim Guzzi-Händler. Nur als Reminder: Eine der wenigen straßenzulassungsfähigen MSG-01

kostete 2006 28 900 Euro. Das wäre wohl selbst heute für die V100 Le Mans und V100 Sport zu viel, um ordentliche Stückzahlen abzusetzen. Mit etwas weniger Carbon und Hightech dürfte ein Preis auf oder knapp über dem Niveau der aktuellen V100 Mandello drin sein. Die steht als Typ S mit semiaktivem Fahrwerk für 18 000 Euro in der Guzzi-Angebotsliste. Eine neue V100 Le Mans oder V100 Sport für rund 20 000 Euro? Wenn das nicht perfekter Stoff für unerfüllte Motorradträume ist ...

FAZIT

Das Thema Vergangenheitsbezug spielen sie bei Moto Guzzi gerne und häufig. Da drängen sich Neuinterpretationen der Namens-Ikonen Le Mans und Sport mit dem V100-Motor nach der Stelvio förmlich auf. Nun müssen sie am Comer See nur das Entwicklungstempo mit dem neuen, wassergekühlten V2 hoch halten – dann rollt vielleicht bald ein neuer Motorradraum aus den Hallen in Mandello del Lario. ■



Autor: Jens Möller-Töllner
moetoe@motorradonline.de

Fotos: Oberdan Bezzi Design (2), Jörg Künstle (1), Arturo Rivas (1), Rossen Gargolov (2), fact (1), Tyson Jopson (1)