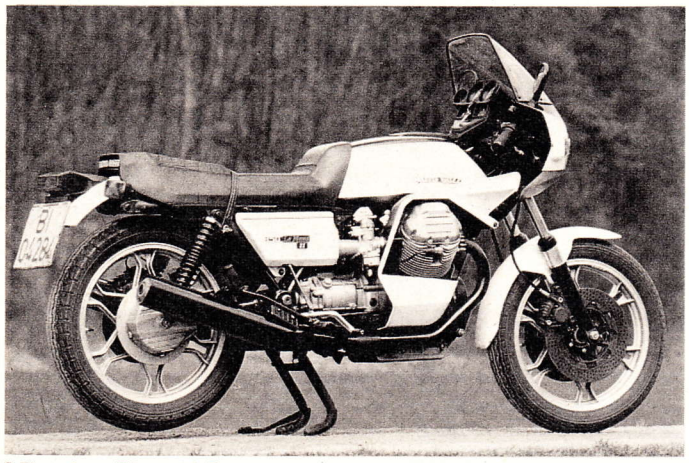
Politik der kleinen Schritte

Konsequente Modellpflege im Detail veränderte die Moto Guzzi Le Mans in den letzten fünf Jahren. Die anhaltende Nachfrage treibt die Kaufpreise in die Höhe.



Fotos: Schwab

Mit nigusilbeschichteten Zylinderlaufbahnen: Modell 1980

Wer sich eine gebrauchte Moto Guzzi Le Mans kaufen will, muß fix sein und am besten gleich eine Menge Bargeld in der Tasche haben. Denn das italienische Sportmotorrad ist als Gebrauchte heftig umworben. Und die Nachfrage regelt den Preis: Bis zu 6000 Mark Kaufpreis für eine fünf Jahre alte Le Mans sind keine Seltenheit.

Hervorgegangen ist die Le Mans aus der alten 750 S3, die bis 1976 mit dem 90 Grad-V-Motor in einem sportlich abgestimmten Fahrwerk die Modellpalette der Bologneser anführte.

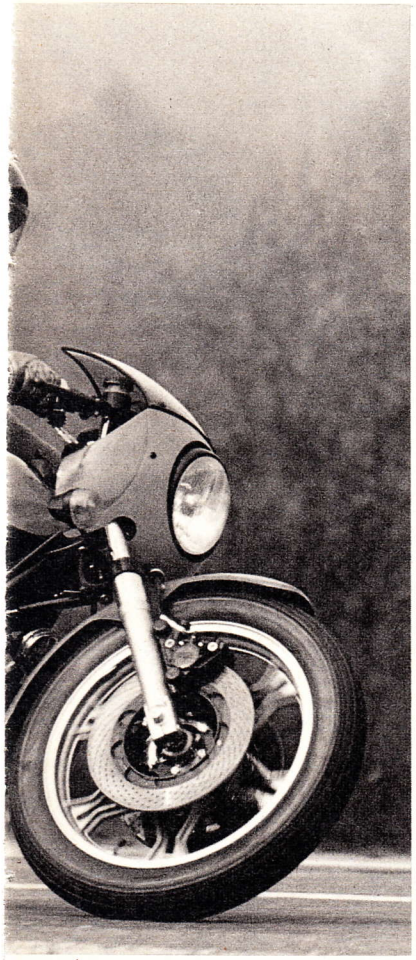
Schon bei der Premiere vor fünf Jahren hatte der großvolumige Zweizylinder schnell die Herzen der Fans echter italienischer Sportgeräte erobert. Im ersten Testbericht 1976 waren die MOTORRAD-Redakteure von dem sprichwörtlich guten Fahrwerk begeistert. Das spritzige italienische Styling und die technische Kompromißlosigkeit haben sicher einen nicht unwesentlichen Anteil am Erfolg der großen Guzzi.

Als Basis diente den Technikern der S3-Motor mit 780 cm³. Er wurde für die erste Le Mans um 100 Kubikzentimeter aufgestockt, erhielt eine schärfere Nockenwelle, größere Ventile und andere Vergaser. Diese Veränderungen verhalfen dem Stoßstangenmotor zu einer Leistung von 70 PS. Ein breites nutzbares Drehzahlband sorgt im Vergleich zur S3 für angenehmes Fahren.

Wie auch bei den anderen Modellen betrieben die Bologneser bei der Le Mans im Laufe der Jahre intensive Modellpflege. Keine sensationellen Neuerungen kennzeichnen die Guzzi, sondern beständige Verbesserungen im Detail.

So wurde bald nach dem Erscheinen der Le Mans ein Regelventil in das bewährte Integral-Bremssystem eingebaut. Dadurch verbesserte sich das Bremsverhalten insbesondere bei nasser Fahrbahn. Bei allzu starkem Tritt auf den Fußbremshebel, wodurch eine Scheibe im Vorderrad verzögert wird, neigten die frühen Le Mans zum Überbremsen. Durch das Ventil wurde das Überbremsen des Vorderrads ausgemerzt.

Ein weiteres Beispiel für die Modellpflege: Neigte die Le Mans bisweilen zum Pendeln bei höheren Geschwindigkeiten, ließ sich die Unart auf unterdimensionierte Gabelbrücken zurückführen. Ab 1979 ersetzte das Werk



Mit aufgebohrtem Triebwerk der 750 S 3: Moto Guzzi Le Mans, Jahrgang 1976

die alten Gabelbrücken durch verstärkte Neukonstruktionen. Im gleichen Jahr mußte der V-Motor nochmals eine Leistungskur über sich ergehen lassen. Auch die Optik der Le Mans änderte sich vor drei Jahren. Anstatt der kleinen Cockpitverkleidung trägt das Motorrad seither eine Vollverkleidung. Eine Besonderheit: Das separate Oberteil ist mit der Gabel verbunden und drehbar, das Unterteil am Rahmen angeschraubt.

Ein Jahr später bekam der Renner aus dem Süden nach fernöstlichem Vorbild eine luftunterstützte Telegabel und ebenfalls luftunterstützte Federbeine spendiert.

Als die notwendigste technische Motorenänderung läßt sich die Einführung der Nigusilbeschichtung der Zylinderlaufbahnen anführen.

Hatten die Maschinen bis 1980 noch eine Chrom-Laufbahn aufzuweisen, so wurden die letzten Modelle mit der Nickel-Siliziumkarbid-Schicht in den Laufbahnen ausgeliefert. Damit räumte Moto Guzzi einen Schwachpunkt des sonst gesunden Motors aus. Peter Strauß, Techniker beim Moto Guzzi-Importeur in Bielefeld, dazu: „Bei den Maschinen mit nigusilbeschichteten Laufbahnen treten die Probleme mangelnder Kompression nach langen Laufzeiten nicht mehr auf." Die Chrom-Laufbahnen waren bei manchen Le Mans nach 40 000 bis 50 000 Kilometern verschlissen, so daß der Kompressionsdruck unter das vertretbare Maß absank. Unterstützt wurde der frühzeitige Verschleiß der Laufgarnitur dadurch, daß die Le Mans ohne Luftfilter ausgeliefert wird. Durch den Vergaser eingedrungene Schmutz- und Staubpartikel beanspruchen die Zylinderwandung und die Kolben über Gebühr.

Der Kompressionsdruck ist deshalb bei der Le Mans einer der Punkte, die es beim Gebrauchtkauf besonders zu beachten gilt. Bei hohen Kilometerleistungen deshalb unbedingt auf einen Kompressionsdruck-Vergleich zwischen kaltem und warmem Motor bestehen. Fallen die Unterschiede gravierend aus, so ist die Anschaffung einer neuen Laufgarnitur einzuplanen. Einen Rückschluß auf den fehlenden Kompressionsdruck gibt das aus der Motorenentlüftung ausgestoßene Öl. Wenn der Ölstand stimmt (maximal drei Liter), der Motor trotzdem aus dem Entlüftungsschlauch Schmierstoff bläst, so dürften Zylinder und Kolben abzuschreiben sein. Der Druck im Brennraum setzt sich nämlich wegen ungenügender Abdichtung ins Kurbelgehäuse fort.

Ein weiteres Anzeichen für Krankheiten des Guzzi-Motors ist Qualmen aus dem Auspuff. Dieses Symptom läßt ebenfalls auf Verschleiß von Zylinder und Kolben schließen.

Beim hochdrehenden Motor der Le Mans treten überdies Schwierigkeiten an der Lichtmaschine auf. Es hat sich gezeigt, daß die Bosch-Anlage die Drehzahlen des Motors nicht immer verkraftet. Wer seine Le Mans immer bis in die höchsten Drehzahlen hochjubelt, muß mit Defekten am Rotor oder der Wicklung des Generators rechnen. Deshalb beim Gebrauchtkauf darauf achten, daß die Kontrolleuchte der Lichtmaschine ab etwa 1500 Touren nicht mehr aufleuchtet.

Bei der Probefahrt mit einer ▷

1000 Mark Belohnung

MOTORRAD verlost in jedem Vierteljahr einen 1000 Mark-Schein unter allen, die den Coupon unten ausgefüllt eingesandt haben. Coupon ausfüllen, ausschneiden, Absender nicht vergessen. Einschicken an

Redaktion MOTORRAD
Kennwort
„Aus zweiter Hand"
Leuschnerstraße 1
7000 Stuttgart 1

Verkaufsdaten meines gebrauchten Motorrads

15 (Bitte freilassen) 24

Fabrikat

Typ

Fahrgestell-Nr.

Zubehör-Neupreis DM (Aufschlüsselung unten)

Meine Verhandlungsbasis war ungefähr DM

Leistung PS/kW

Hubraum cm³

Gesamtfahrstrecke in km 25 30

Erstzulassung

nächster TÜV

(Bitte freilassen) 39 44

Besonderes

Ich habe obiges Motorrad am Tag Monat Jahr 45 50

verkauft an Privat 53

in Zahlung gegeben bei einem Händler 55

an einen Händler (ohne Gegengeschäft) 57

zum Preis (ggf. ohne MwSt.) von DM 61 66

Zubehöraufstellung: Verkleidung (Voll, Halbschale, Cockpit)–Auspuffanlage–Tank–Packtaschen–zusätzliche Bremsen

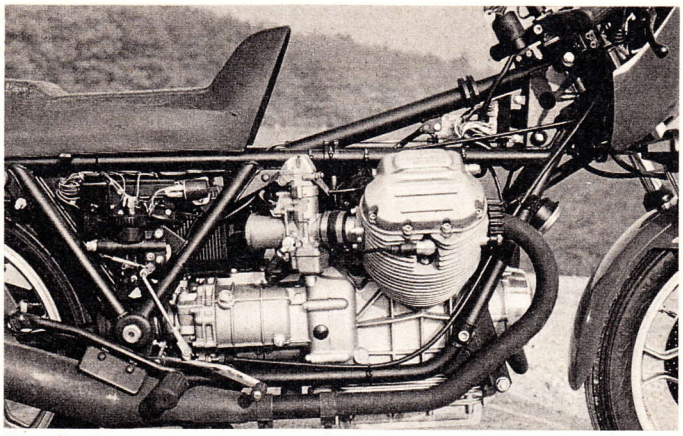
Zutreffendes unterstreichen

MRD 13/81

Adresse

Marktspiegel: Moto Guzzi Le Mans

Le Mans sollte der Pilot die Ohren spitzen. Klappern und Rasseln, das über den Schallpegel des schnatternden Ventiltriebs hinausgeht, läßt Vorsicht angeraten sein. Pleuellager könnten als Unruhestifter in Frage kommen.



Der Stoßstangenmotor verträgt höchstens 8000/min

Klacken beim plötzlichen Gaswechsel deutet auf Verschleiß des Kreuzgelenks der Kardanwelle. Dann hat der Vorbesitzer den Ölstand im Kardan lange nicht mehr kontrolliert.

Wer seinen japanischen Vierzylinder gegen den Zweizylinder aus dem Süden eintauschen möchte, dem sei zur Vorsicht geraten. Nicht allein, weil er mit dem Guzzi-Fahrwerk plötzlich neue Schräglagengrenzen entdeckt, sondern vielmehr deshalb, weil ein Stoßstangenmotor andere Drehzahlen verlangt. 8000/min sind für die Le Mans das absolute Drehzahllimit. Höher drehen bringt keine Mehrleistung, dafür aber verbogene Ventile.

Eine Le Mans kann trotzdem nicht nur wegen des Fahrspaßes eine gute Kaufentscheidung sein. Sie ist auf jeden Fall eine beständige Geldanlage. Als sportliches Motorrad echt italienischer Prägung ist sie nicht dem kurzlebigen Modewandel der fernöstlichen Maschinen unterworfen. Ihr Wert bleibt über Jahre hinweg erhalten.

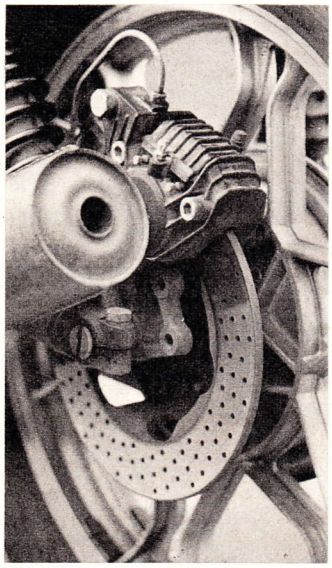
Hennes Fischer

Was Ihre Maschine wert ist

Der MOTORRAD-Marktspiegel wird in Zusammenarbeit mit der DAT (Deutsche Automobil Treuhand) erstellt. Er nennt Durchschnittspreise für unfallfreie Maschinen, die für An- und Verkauf von Privat gelten. Beim Verkauf an den Handel ist mit Abschlägen, beim Kauf vom Handel mit Zuschlägen für Handelsspanne zu rechnen. Die Preise verstehen sich für Maschinen mit etwa 15 000 Kilometern pro Jahr (über 50 PS), etwa 10 000 (bis 50 PS) und rund 8000 für Motorräder bis 27 PS.
Zubehör schlägt nach einem Jahr noch mit rund 50 Prozent, nach zwei Jahren mit rund 35 Prozent und nach drei Jahren nur noch mit 20 Prozent des Neuwertes zu Buche. Funktionelles Zubehör wird an der oberen, dekoratives an der unteren Preisgrenze gehandelt.
Die Liste wird in zwei Teilen abgedruckt. In den geraden Heft-Nummern von MOTORRAD erscheinen die Maschinen von A bis L, Motorräder von M bis Z und Kleinkrafträder in den ungeraden Nummern. □

Marke/ Modell	Neupreis in Mark*	Hubraum cm³	Leistung PS	Durchschn. Marktwert in Mark Jahr der Erstzulassung 1979	1978	1977	1976	1975
Moto Guzzi								
850 T	(8090)	884	59	–	–	–	–	2950
850 T 3	8450	884	59	5350	4650	4000	3500	3050
850 California	(8640)	884	59	–	–	–	–	3200
850 T 3 California	8995	884	59	5800	5100	4400	3850	3400
850 Le Mans	10650	884	70	6850	6050	5250	4450	–
V 1000-I-Convert	(10240)	949	71	–	–	–	3900	–
V 1000-I-Convert	9795	949	61	6000	5100	4250	–	–
V 1000 SP	10100	949	61	6300	5450	–	–	–
Moto Morini								
3½ Sport	6035	344	27	3850	3400	2950	–	–
Suzuki								
RV 90	2922	88	6,3	1800	1550	1300	1100	850
RV 125	3522	123	8,0	2200	1850	1550	1250	–
GT 125	(3015)	123	14	–	1450	1200	1000	850
GT 185	(3720)	183	15	–	2000	1650	1400	–
GT 250	(4450)	247	26	–	2150	1800	1550	1300
GT 380	(5150)	371	34	3150	2500	2150	1800	1500
GT 500	(4840)	492	26	3050	2400	2000	1650	1350
GT 550	(5620)	543	48	3450	2800	2300	1950	1600
GT 750	(7165)	738	63	4300	3500	2850	2300	1850
GS 400	4699	398	27	3000	2600	2150	–	–
GS 550	7011	549	49	4400	3800	–	–	–
GS 750	7599	748	63	4800	4050	3450	–	–
GS 1000	10573	997	90	6600	5700	–	–	–
Triumph								
Bonneville 750	6800	744	53	4400	3700	3250	2700	–
Tiger 750	6700	744	53	4200	3550	3000	2500	–
Yamaha								
RS 100	2320	95	10	1400	1150	1000	850	–
RD 125	(2845)	125	17	–	–	1200	1050	850
RD 200	3390	195	17	2000	1700	1450	1200	–
RD 250	3920	247	27	2450	2100	1850	1600	1350
RD 350	(3910)	347	37	–	–	–	1350	1150
RD 400	4440	398	43	2700	2250	1900	1600	–
XS 360	(3952)	356	27	–	–	2000	–	–
XS 400	4593	396	27	2950	2600	–	–	–
XS 500	5350	498	50	3300	2750	2300	1900	–
XS 650	5935	653	50	3650	3100	2550	2100	1750
XS 750	7450	744	74	4650	3950	3450	–	–
XS 1100	10280	1101	95	6400	5600	–	–	–
SR 500	4655	499	27	3050	2650	–	–	–
DT 175 MX	3563	171	15	2150	1900	–	–	–
DT 400 MX	(4619)	397	21	2900	2450	2100	1750	–
XT 500	5050	499	27	3250	2700	2350	2050	–
Zündapp								
KS 175 WC		163	17	2750	2400	2100	–	–
Kleinkrafträder								
Hercules								
K 50 RL	(3103)	50	6,25	–	1450	1250	950	–
K 50 Ultra	(3470)	50	6,25	2100	1750	1450	–	–
K 50 Ultra LC	3850	50	6,25	2400	2100	1700	–	–
Kreidler								
RS-L	(3350)	50	6,25	–	1550	1350	1050	–
RS-GS	3620	50	6,25	2250	1950	1450	–	–
KTM								
50 RSL	3090	50	6,25	1900	1550	1350	–	–
50 RSW	3935	50	6,25	2400	2050	1650	–	–
Puch								
M 50 Jet	2880	50	6,25	1750	1400	1150	–	–
Monza 6 SL	3270	50	6,25	2000	1550	1350	–	–
Cobra 6 GT	3612	50	6,25	2200	1800	1450	–	–
Yamaha								
RD 50 DX	(2428)	50	6,25	1400	1150	850	650	500
Zündapp								
KS 50 Super-Sp.	(3228)	50	6,25	2050	1650	1300	1050	–
KS 50 TT wc	3666	50	6,25	2250	1950	1450	–	–

* Preise in Klammern: Modell wird nicht mehr gebaut



Ein Regelventil im Integral-Bremssystem verhindert seit 1977 das Überbremsen