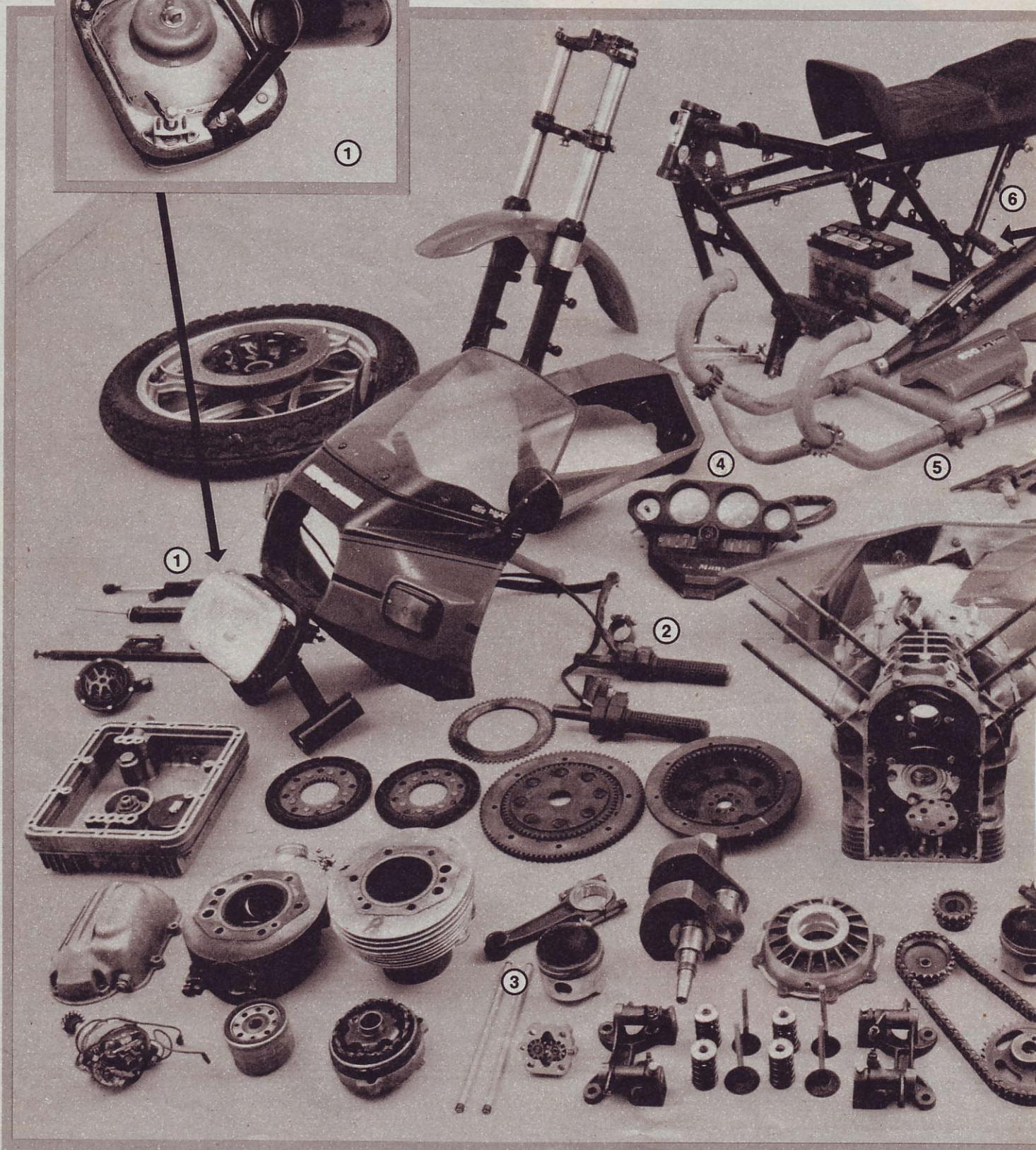
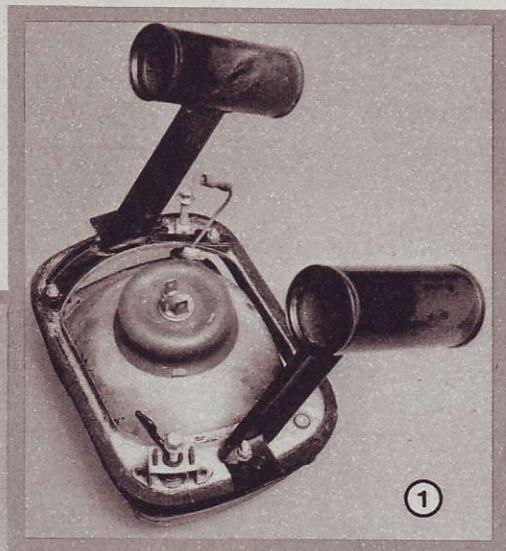


TECHNIK UND TEST

25 000 Kilometer
mit der Moto Guzzi
Le Mans II

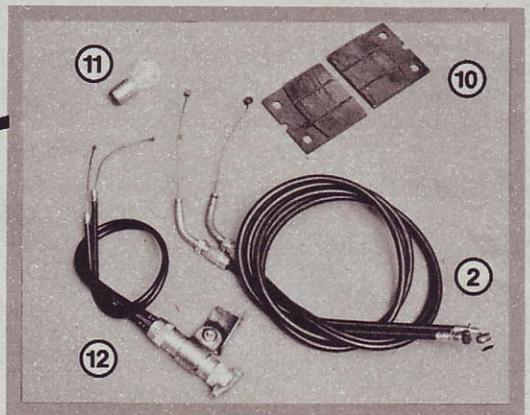
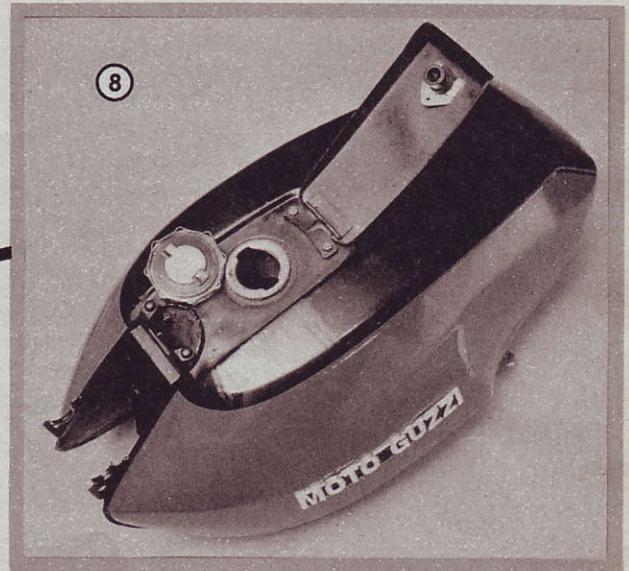
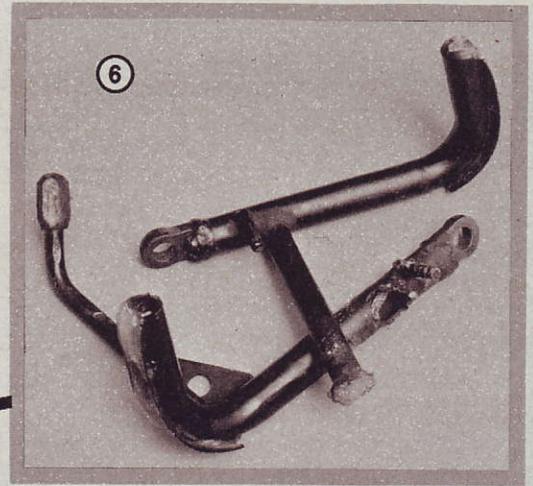
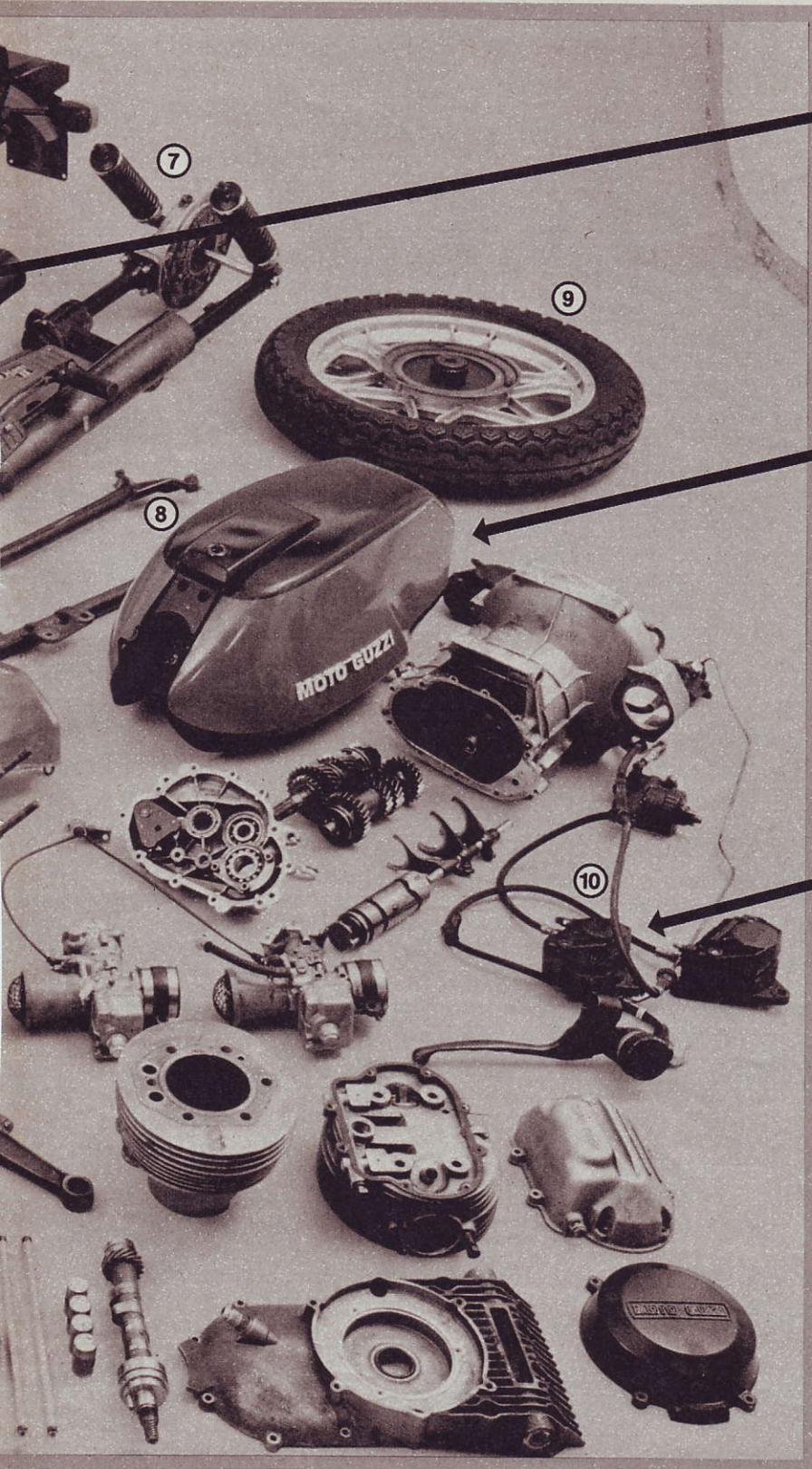
Flinke

Exklusiv wie ihr Erscheinungsbild war



Ölsardine

nach ihr Ölverbrauch: 0,8 Liter auf 1000 Kilometer.



Fotos: Schwab, Funke (1); Zeichnung: Werk

- ① Nieten im Scheinwerfereinsatz losvibriert,
- ② Gaszug zweimal gerissen, ③ Starker Kolbenverschleiß,
- ④ Tachometer- und Drehzahlmesserwelle je einmal erneuert,
- ⑤ Auspuff rostanfällig, ⑥ Hauptständer gebrochen,
- ⑦ Federbeine für Sozusbetrieb zu weich, ⑧ Tankdeckel anfällig für Schäden,
- ⑨ Pirelli-Phantom-Reifen bewährten sich am besten,
- ⑩ Integral-Bremssystem sehr wirkungsvoll, Bremsklötze einmal ersetzt,
- ⑪ insgesamt 16 Lampen ersetzt, ⑫ Choke-Schalter und Züge



**25 000 Kilometer
mit der Moto Guzzi
Le Mans II**

Sein Abendessen verzehrte MOTORRAD-Mitarbeiter Michael Funke am 24. August 1980 in Leonberg, in der Nähe von Stuttgart. Ebendort frühstückte er am 27. August. Dazwischen lagen ein Abendessen und ein Frühstück in Messina auf der Insel Sizilien. Funkes Transportmittel war die Moto Guzzi Le Mans II, und ihr Kilometerzähler wies die Fahrtstrecke dieser 60 Stunden mit 4800 Kilometern aus.

„Es soll niemand sagen, daß man auf diesem Motorrad nicht sitzen kann“, schmunzelt Michael Funke. Aber er ist ein harter Bursche, und seine Aussage steht angesichts der harten Bank und der straffen Federung im Gegensatz zum Leser-Urteil über die Le Mans II.

„Der A . . . verlangt nach Kurvenhutz, da er nach zweistündiger Autobahn ziemlich schmerzt“, klagt der Schweizer MOTORRAD-Leser Max Kaeser, Rekingen.

Aber Klaus-Heinrich Kern, Sigmaringen, liegt sicher auch richtig mit seiner Feststellung: „Die Federung ist nicht gerade komfortabel, trägt aber zu den guten Fahreigenschaften bei.“

Ein gutes Fahrwerk setzt der Käufer bei einem Motorrad italienischer Herkunft voraus, und selten wird er enttäuscht. So findet sich auch im Fahrtenbuch der MOTORRAD-Langstreckenmaschine kaum Kritik am Fahrverhalten der Guzzi Le Mans II. Nur einer der insgesamt 13 Fahrer, die sich am Lenker ablösten, war, im Gegensatz zu vielen Le Mans-Besitzern, damit nicht zufrieden.

**Moto Guzzi Le Mans II:
Ausgewertete Lesererfahrungen**

Bericht Nr.	Kilometerleistung	Verbrauch		Laufzeit	
		Kraftstoff Liter/100 km	Öl Liter/1000 km	Vorderad-Reifen	Hinterad-Reifen
1	8 000	6,5–8,0	1,0	k.A.	3250
2	5 700	4,8–5,6	0,2	k.A.	2500
3	7 500	6,2–7,0	0,5	k.A.	3750
4	8 750	7,2	k.A.	k.A.	3100
5	14 000	4,0–5,0	0,5	6 800	3500
6	3 000	8,0–9,0	k.A.	k.A.	k.A.
7	11 300	5,0–7,0	k.A.	8 000	5000
8	14 000	6,5–9,0	0,75	14 000	4600
9	7 700	7,0	k.A.	k.A.	3800
10	11 000	5,5–6,0	0,25	k.A.	5000
11	7 000	5,2	0,2	k.A.	3000
12	16 600	6,3–5,5	k.A.	15 000	5300
13	14 000	4,0–7,5	0,2	9 000	3250
14	10 500	6,5–7,5	k.A.	k.A.	k.A.
15	16 400	5,5–6,0	k.A.	16 000	5000
16	15 500	6,5	0,3	10 000	4500
17	9 100	6,0–7,0	k.A.	k.A.	k.A.
18	14 300	5,5–6,5	0,11	k.A.	k.A.
19	11 000	7,0–8,5	0,5	7 000	3500
20	19 300	4,8–7,8	0,4	k.A.	k.A.
21	11 800	6,8	0,3	8 000	8000
22	23 000	4,8–8,5	0,1	11 000	4100
23	23 500	5,9–6,5	k.A.	k.A.	k.A.
24	15 000	6,0–7,5	0,8	8 000	4000
25	8 500	6,0–6,3	k.A.	8 000	3250
26	6 900	5,8–7,0	0,25	k.A.	6800
27	18 000	6,0–7,5	0,3	10 000	5000
28	16 000	6,0–6,5	1,0	20 000	2500
29	33 000	5,5–6,5	k.A.	12 000	6000
30	16 300	6,0–6,5	0,2	10 000	5000
Durchschnitt	13 600	6,4	0,35	9 630	4220
MOTORRAD	25 000	7,1	0,8	8 300	4160

k. A. = keine Angaben

- ① Peter Assmus, 6000 Frankfurt 70 ② Anton Baier, 7951 Erlengmoos ③ Rolf Becker, 4030 Ratingen ④ Lutz Bungeoth, 2440 Oldenburg/H. ⑤ André Dueblin, Bottmingen (CH) ⑥ Alfred Fäßler, 8999 Scheidegg ⑦ Jörg-Ulrich Graefenstein, 4780 Lippstadt ⑧ Richard Köhnke, 2359 Henstedt-Ulzburg ⑨ W. Hollmann, 2800 Bremen 44 ⑩ Max Kaeser, CH-8436 Rekingen ⑪ Klaus-Heinrich Kern, 7480 Sigmaringen ⑫ Erich Kiltz, 2000 Hamburg 60 ⑬ Gerhard Köglmeier, 8160 Miesbach ⑭ Bernhard Körner, 5374 Hellenthal ⑮ Dietmar Kraft, 2930 Varel ⑯ Matthias Krauß, 7000 Stuttgart 1 ⑰ Harald Mente, 3400 Göttingen ⑱ Hans Meßmer, 7701 Mühlhausen ⑲ Hermann Moller, 8962 Pfronten ⑳ Volkmar Mühl, 6482 Bad Orb ㉑ Uwe Müller, 2000 Hamburg 65 ㉒ Bodo Noebel, 7750 Konstanz 18 ㉓ Bernd Oehme, 3422 Bad Lauterberg ㉔ Ralf Puslat, 5650 Solingen 19 ㉕ Bernhard Röchle, 7543 Engelsbrand 2 ㉖ Peter Schübel, 8000 München 40 ㉗ Robert Schullian, 8000 München 60 ㉘ Karl Vogel, 8751 Großwallstadt ㉙ Christoph Willems, 4005 Meerbusch 1 ㉚ Franz Josef Wilmes, 5000 Köln 41

Bei der Suche nach der Ursache für ein „Pendeln in schnellgefahrenen Kurven ab 170 km/h“ stieß er allerdings auf zu schlapp aufgepumpte Reifen. Nach Herstellung des richtigen Luftdrucks lautet die nächste Eintragung: „Leichtes Pendeln beruhigt sich rasch von selbst.“

Dennoch muß auffallen, daß die Le Mans II, die genau 25 000 Kilometer bei MOTORRAD in knapp neun Monaten absputzte, im Gegensatz zu anderen Langstrecken-Testmaschinen verhältnismäßig wenig von der weiten Welt zu sehen bekam. Einmal Tirol, einmal Oberitalien, ein paar Schwarzwald-Trips und dann eben der Parforce-Ritt nach Sizilien. Ansonsten nur Kurz- und Mittelstreckenbetrieb.

Der unausgesprochene Grund dafür in der Fahrtenbuch-Eintragung vermutet werden: „Bei Sozusbetrieb kratzt der Reifen hinten am Schutzblech, Federn sind zu weich.“ Auch MOTORRAD-Redakteure fahren weite Strecken lieber zu zweit. Daß die Le Mans II auf den Fahrspaß mit Sozibus erst regelrecht getrimmt werden muß, fanden auch die Leser.

Viele rüsteten rasch auf strapazierfähigere Konidämpfer um. Aber das ändert nichts daran, daß „die Anbringung der Fußrasten für die Sozia wirklich nur yogaerfahrenere Leute ertragen können“ (Leser Ralf Puslat, Solingen) und „der Beifahrer wie ein Affe auf dem Schleifstein sitzt“ (Leser Rolf Becker, Ratingen).

Ungetrübter Zustimmung hingegen erfreute sich die Integral-Bremsanlage, die alle modernen Guzzi-Modelle aufweisen. Über das Fußpedal wird nicht nur die Scheibenbremse im Hinterrad, sondern auch die linke vordere Bremsscheibe aktiviert. Dem positiven Urteil im Fahrtenbuch: „Nach Ein-▷

**25 000 Kilometer
mit der Moto Guzzi
Le Mans II**

gewöhnung sehr gut“, schließen sich auch die MOTORRAD-Leser an. Doch Leser W. Hollmann, Bremen, bemerkte auch, „daß die Bremscheiben sehr schnell rosten“.

Vor allem jedoch hat es den Guzzi-Fahrern angetan, daß man mit der Integralbremse „auch in Kurven bremsen kann“ (Alfred Fäßler, Scheidegg), und Gerhard Köglmeier, Miesbach, faßt seine Eindrücke darüber zusammen: „Fahrwerk und Bremsen gehören zum Besten.“

Wesentlichen Einfluß auf das Fahrverhalten (nicht nur der Guzzi Le Mans II) haben Typ und Zustand der Reifen. Mit den Pirelli-Gordon, die vielfach als Erstausstattungsreifen aufgezo-gen sind, war auch MOTORRAD nicht restlos glücklich und wechselte sie bald gegen die Pirelli-Phantom aus. Diese freilich verschleißten rascher. Auch die Dunlop TT erwiesen sich als tauglich und empfehlenswert.

MOTORRAD kam auf eine durchschnittliche Laufdauer des Hinterradreifens von 4160 Kilometern. MOTORRAD-Leser meldeten eine durchschnittliche Reifenlebensdauer von 4220 Kilometern auf dem Hinterrad, während bei ihnen die Vorderradreifen im Durchschnitt 9630 Kilometer hielten. MOTORRAD als auch zwei Drit-Vorderradreifen im Durchschnitt alle 8300 Kilometer.

Ein Bauteil, das sowohl MOTORRAD, als auch zwei Drittel aller MOTORRAD-Leser an der Le Mans II bald ausgetauscht haben, ist die Auspuffanlage. Denn mit dem serienmäßigen Schalldämpfer produziert der Motor ein deutliches Leistungsloch zwischen 3000 und 5000/min.

Was die 25 000 km mit der Moto Guzzi Le Mans II kosteten

km- Stand	Vorkommnisse und ausgeführte Arbeiten	Benötigte Teile und Schmiermittel	Ersatz- teile	Ver- schleiß- teile	Arbeits- lohn
00037	Übernahme				
00676	Rechter Kerzenstecker gewechselt	Kerzenstecker	8.60		
01110	Kennzeichenschild ausgerissen				
02268	Haarriß im Tank, auf Garantie gewechselt				
02928	Ölaustritt aus Entlüftungsschlauch direkt auf Hinterradreifen				
03782	Vorder- und Hinterradreifen gewechselt Beide Zylinder demontiert und über- prüft, zwei Ventile eingeschliffen, Ver- gaser und Zündung eingestellt	1 Vorderradreifen 1 Hinterradreifen 3 Lampen 2,0 l Castrol GP Auswuchtgewichte	10.40 41.20 6.00	141.00 164.70	248.00
03848	Drehzahlmesser ausgefallen, Seitenstän- derfeder gebrochen				
04872	Ölaustritt am linken Zylinderkopf				
04970	Zylinderkopf nachgezogen, Ventile und Vergaser eingestellt, Drehzahlmesser- welle erneuert (Garantie)				77.50
05366	2 Rücklichtbirnen ausgewechselt	2 Lampen	7.80		
05932	Gaszug rechts gerissen, neuer Zug mit Schraubnippel (selbst gewechselt)	1 Gaszug	18.65		
06654	Hinterradreifen gewechselt	1 Hinterradreifen		164.70	
07715	1 Rücklichtbirne ersetzt		3.90		
08831	1 Rücklicht- und 1 Bremslichtbirne defekt	2 Lampen	6.50		
09896	Seitenständerfeder gebrochen	2 Federn	6.55		
10036	Hauptständer gebrochen, Blinkerbirne hinten links defekt	1 Lampe	3.60		
10292	Kundendienst, Hinterradreifen gewech- selt, Hauptständer geschweißt, Ölwechsel Motor und Getriebe, Bremsklötze hinten und Bremsflüssigkeit gewechselt	1 Hinterradreifen 3 l Motoröl 1 l Getriebeöl Bremsklötze Bremsflüssigkeit 2 Lampen 2 Zündkerzen 1 Ölfilter	47.32 6.80 37.18 5.09 5.85 8.60 18.65	164.70	351.70
10843	Rechter Vergaser locker, befestigt				
11323	Lichthupenschalter defekt, 1 Gaszug erneuert	1 Gasbowdenzug	18.65		
12231	Beide Rücklichtbirnen und Standlicht- birne defekt	3 Lampen	10.40		
13630	Schloß Tankdeckelklappe defekt				
14401	Kundendienst, Vorder- und Hinterrad- reifen gewechselt, Bremsen geprüft, Ölwechsel	1 Vorderradreifen 1 Hinterradreifen 3 l Motoröl	47.32 37.18	141.00 164.70	217.53
16030	Rücklicht- und Bremslichtbirne ersetzt	2 Lampen	6.50		
19080	Tachowelle gebrochen, ersetzt	1 Tachometerwelle	25.00		
21350	Hinterradreifen gewechselt	1 Hinterradreifen		164.70	
22102	Scheinwerfereinsatz Nieten losgeschüt- telt, auf Garantie ersetzt				
22489	Gaszug gerissen, ersetzt	1 Gasbowdenzug	18.65		
23750	Blinkerbirne hinten links ersetzt	1 Lampe	3.60		
25196	Langstreckentest beendet, Motorrad zerlegt und vermessen				
Zwischensumme			409.99	1105.50	894.73
Gesamtkosten: Arbeitslohn				894.73	
Ersatz- und Verschleißteile				1515.49	
Benzinkosten: 1745,3 Liter Superbenzin à ϕ 1.24 Mark				2164.17	
Motoröl außerhalb der Ölwechsel: 19,25 Liter à ϕ 9.20 Mark				177.10	
Testverbrauch: 7,13 Liter/100 km, 0,8 Liter Öl/1000 km					
Summe				4751.49	
Kilometerpreis: 19,1 Pfennig					

„Nach der Montage von Lafranconi-Dämpfern verschwand dieses Leistungsloch“, bekundete MOTORRAD-Leser Bernhard Körner, Hellenthal, was viele erfahren haben. Diese Dämpfer, ebenso wie die italienischen „Silencium“-Töpfe, werden vielfach illegal, das heißt ohne TÜV-Eintragung, gefahren.

Denn nicht alle technischen Prüfstellen sind der Meinung, sie seien leise genug.

Willems, Meerbusch, diesen Defekt, den auch Erich Kiltz, Hamburg, in gleicher Weise erlebt.

Beiden Pechvögeln wurde aufgrund der Garantiebestimmungen geholfen, ebenso wie MOTORRAD-Leser Bodo Noebel, Konstanz, der bei seiner Guzzi Le Mans II feststellen mußte, daß sich eine Kolbenbolzensicherung gelöst hatte: „Der Kolbenbolzen wanderte an die Zylinderwand und zerstörte

der Getriebeentlüftung stieß der Motor ab, was ihm als zuviel erschien. Und zwar heimtückischerweise mit Vorliebe auf Hinterradschwinge, Felge und Reifen.

Der Importeur empfiehlt daher dringend (MOTORRAD 15/1980), die vorgeschriebene Ölmenge auf 720 cm³ zu verringern und einen zweiten Entlüftungsschlauch vom Getriebe senkrecht nach oben unter die Sitzbank zu führen.

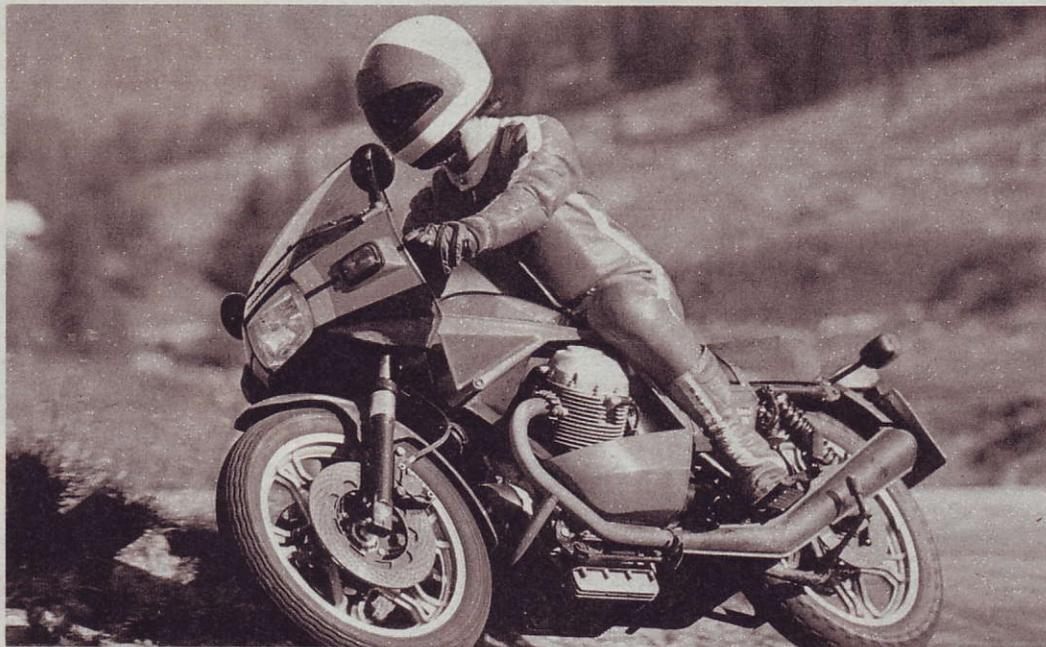
hatte das vergrößerte Kolben- und Stoßspiel keinen, auf die Fahrleistungen nur geringen Einfluß. Dennoch müßte angesichts der gemessenen Verschleißwerte eine sorgfältig arbeitende Kundendienstwerkstatt nach der Motordemontage jetzt Kolben und Ringe wechseln.

Als außerordentlich zuverlässiges Bauteil erwies sich bei der Langstrecken-Testmaschine der Kardanantrieb. Im MOTORRAD-Fahrtenbuch finden sich keinerlei Eintragungen über den Sekundärtrieb, und auch die Leser haben daran, abgesehen von den weiter oben geschilderten Defekten, nichts auszusetzen. „Er verrichtet recht unauffällig seine Arbeit, die Lastwechselreaktionen sind gering“, schreibt Klaus-Heinrich Kern, Sigmaringen.

Weniger positiv beurteilt wird das Getriebe der schnellen Guzzi. „Zweiter auf dritter Gang läßt sich schlecht schalten, Gang springt ab und zu heraus“, schrieb MOTORRAD-Redakteur Reinhard Gutzeit schon bei Kilometerstand 2268 ins Fahrtenbuch, und dieser Kritik schlossen sich andere Testfahrer an. Eine Reihe von Lesern bestätigt die Feststellung; Karl Vogel, Großwallstadt, schrieb gar: „Ventilschaden durch Überdrehen – Ursache: Schaltfehler durch das hakige Getriebe.“

Geteilt sind auch die Meinungen über Vor- und Nachteile der Verkleidungselemente. „Sehr guter Watterschutz“, bescheinigte dem Windschild MOTORRAD-Redakteur Andreas Schulz, und MOTORRAD-Leser Max Kaeser erfuhr, daß man damit „auch bei starkem Gegenwind nicht ermüdet“ und die Verkleidung überdies „ästhetischen Wert“ besitzt.

Doch größer ist die Zahl der Leser, die sich negativ über die Verkleidung äußern. „Die serienmäßige Verkleidung ▶



Verkleidung unterschiedlich beurteilt: Windschild lenkerfest, Beinverkleidung rahmenfest

Mittlerweile bescheinigt der Guzzi-Importeur auf Wunsch, daß die Lafranconi-Anlage, soweit sie über das offizielle Guzzi-Händlernetz erworben wurde, keine Leistungssteigerung bringt. Aber das Fahrgeräusch müssen die Prüfdienste dennoch messen, bevor sie die Auspuffanlage in die Papiere eintragen.

Ernsthafte Motorstörungen gab es bei der Langstrecken-Le Mans nicht. Einige Leserberichte sprechen jedoch von größeren Defekten, unter denen zwei Aufmerksamkeit verdienen. „Lager im Kardantunnel heißgelaufen und geplatzt, Gelenk völlig zerstört“, schildert Christoph

Zylinder, Kolben und Pleuel.“ Kaum ein Einzelfall, denn auch Leser Walter Hofmann, Hohen-Sülzen, schrieb an MOTORRAD über den gleichen Defekt.

Von solchen Ärgernissen also blieb MOTORRAD mit seiner Langstrecken-Testmaschine verschont. Was jedoch über fast die ganze Testdistanz Kummer bereitete, das waren Ölverluste von geradezu alt-englischen Dimensionen durch leckere Kopfdichtungen und Ölrohre.

Vor allem entledigte sich die Guzzi Le Mans unerwünscht großer Ölvorräte sehr drastisch: Sowohl aus der Kurbelgehäuse- als auch aus

Zeitweilig litt auch die MOTORRAD-Testmaschine unter dieser Krankheit. Doch selbst ohne optisch bemerkbaren Ölverlust blieb der Schmiermittelkonsum der Le Mans II auf hohem Niveau: 0,8 Liter Öl mußten im Durchschnitt auf 1000 Kilometer nachgefüllt werden. Ähnlich hoher Verbrauch taucht in den statistisch erfaßten Leserberichten nur zweimal auf. Bei der MOTORRAD-Testmaschine enthüllte die Demontage des Motors nach 25 000 Kilometern, wohin das flüssige Gold verschwand: In den Verbrennungsraum durch überhöhten Verschleiß an den Kolben.

Auf den Kompressionsdruck

TECHNIK UND TEST

25 000 Kilometer mit der Moto Guzzi Le Mans II

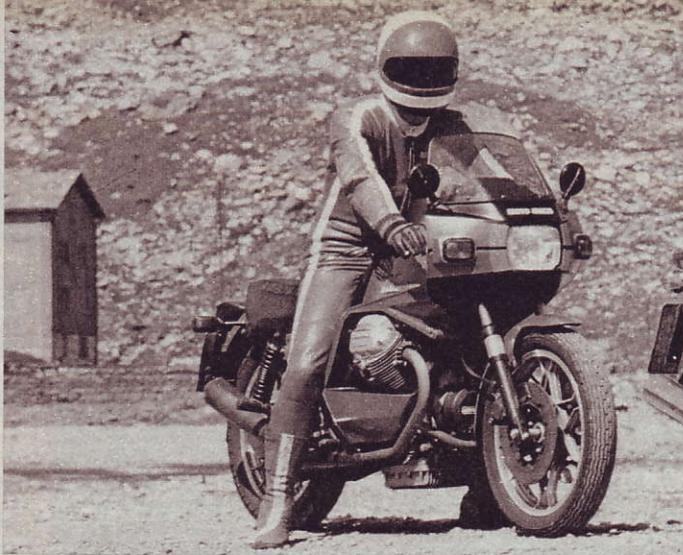
könnt Ihr vergessen, weil man seine Beine nicht unterbringen kann“, schrieb Ralf Puslat, Solingen. Er besorgte sich die Original-Stucci-Verkleidung aus Italien und ließ sie beim TÜV eintragen.

Lutz Bungeroth, Oldenburg, baute die Verkleidung ganz ab und das Cockpit der Guzzi California an. „Das Fahrverhalten verbesserte sich entscheidend“, schrieb er. Über eine ähnliche Erfahrung berichtete Volkmar Mühl, Bad Orb: „Die Verkleidung bringt zwar bei hohen Geschwindigkeiten einen sehr guten Anpreßdruck fürs Vorderrad, aber sie ist auch für eventuelle Fahrwerkunruhen verantwortlich zu machen.“

Rolf Becker, Ratingen, empfahl als Abhilfe: „Sich hinter der Scheibe klein machen, so daß nur noch der Helm darüberraagt. Dann kann ich kein Pendeln mehr feststellen.“

Ähnliche Erfahrungen machen Motorradfahrer mit vielen lenkerfesten Verkleidungen, und daher rührt wohl auch die Scheu der meisten Hersteller, solche Bauteile zu liefern oder zum Anbau freizugeben. Mit einer Verkleidung zu fahren, die am Lenker befestigt ist, verlangt mehr Fingerspitzengefühl, als mancher Reiter aufbringen mag. Fingerspitzengefühl, Erfahrung und manchmal auch gute Nerven, um sich durch Windwirbel nicht nervös machen zu lassen. Wer da zu heftig reagiert oder sich verkrampft, dem kann es gehen, wie MOTORRAD-Leser Thomas Hoff, Berlin 62, es erlebte.

Seine Rückfahrt von einer ausgedehnten Urlaubstour nach Kreta wurde jäh abge-



Die Frontansicht flößt Respekt ein: Spitze über 200 km/h

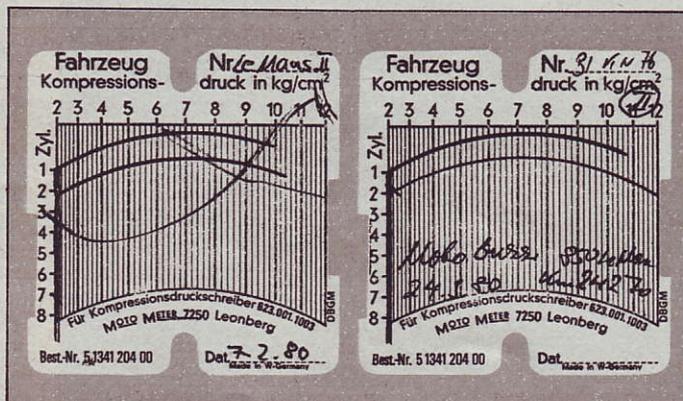
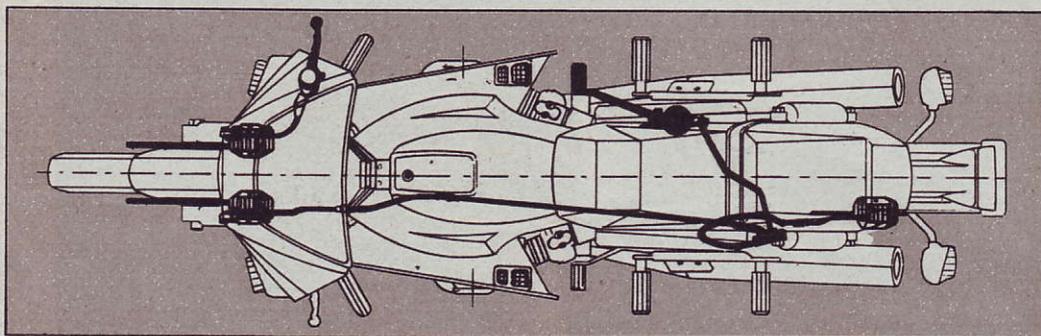
Moto Guzzi 850 Le Mans II: Fahrleistungen

Beschleunigung		3504 km	25 050 km
0– 40 km/h	s	1,7	2,0
0– 60 km/h	s	2,7	3,0
0– 80 km/h	s	3,9	4,3
0–100 km/h	s	5,5	5,8
0–120 km/h	s	8,2	7,8
0–140 km/h	s	10,5	10,5
0–160 km/h	s	14,2	14,8
0–180 km/h	s	21,0	23,8
Höchstgeschwindigkeit			
solo sitzend	km/h	197	195
solo liegend	km/h	201	202
Verbrauch			
Superbenzin			
Testverbrauch		7,13 Liter/ 100 km	
Ölverbrauch		0,8 Liter/1000 km	

brochen: „Auf der Autobahn bei Neumarkt/Südtirol bei 210 km/h plötzlich Aufschaukeln. Der Lenker haut um sich von Anschlag zu Anschlag. Ich versuche, irgendwas zu machen: Umsetzen, Bremsen hinten allein geht ja nicht, weil Integral-Bremsystem. Die Guzzi fällt auf die Seite, ich schwebe noch in der Luft. Nach über 100 Metern rauhem Asphaltkontakt komme ich total zerpfückt wieder auf die Beine, renn' der Guzzi hinterher, heb' sie auf. Von da an interessierte sie mich nicht mehr.“

Leser Hoff weiß bis heute nicht, was eigentlich die Ursache seines spektakulären Sturzes war. Doch es gibt von solchen Ereignissen mancherlei Schilderungen (und nicht bloß über die Gold Wing) – und meist war eine Verkleidung mit im Spiel.

Blieben den MOTORRAD-Redakteuren derart üble Erfahrungen erspart, so wurden sie doch vielfach von Kleinigkeiten genervt. Nach rund 10 000 Kilometern der



Starker Kolben- und Ringverschleiß — dennoch Kompressionsdiagramm gut

△ So arbeitet das Integral-Bremsystem: Fußpedal auf Hinterrad und linke vordere Brems Scheibe, Handhebel nur auf rechte Brems Scheibe vorn

Dauertestdistanz wären sie fast gezwungen gewesen, die Guzzi Le Mans nach dem Anhalten jeweils an einen Baum zu lehnen. Denn mit nur 140 Kilometern Abstand fielen – zum zweitenmal – der Seiten- und der Hauptständer aus. Da auch in meh-

TECHNIK UND TEST

25 000 Kilometer mit der Moto Guzzi Le Mans II

renen Leserberichten gleichartige Defekte (Seitenständfeder und/oder Hauptständfeder gebrochen) erwähnt werden, darf man hier eine konstruktive Schwachstelle vermuten.

Am Material jedoch liegt's bei den verschiedenen Tankdeckel-Defekten, die sowohl im MOTORRAD-Fahrtenbuch (Kilometerstand 13 630) als auch in einer Reihe von Leserberichten auftauchen.

Ganz sicher schlechtes oder ungeeignetes Material ist auch Ursache für das mangelhafte Finish, über das mindestens jeder zweite Guzzi-Besitzer sich ärgert. „Schlicht eine Unverschämtheit“, nennt es MOTORRAD-Leser Michael Hofstetter, Würzburg, bei dem schon nach der zweiten Regenfahrt Rost an Rahmen und Auspuff auftrat. „Väterchen Rost“ (ein MOTORRAD-Leser) findet besonders dort Angriffsflächen, wo „die Farbe schon nach 800 Kilometern abblättert“ (André Dueblin, Bottmingen). Die Plastik-Seitendeckel rosten zwar nicht, aber dort verflüchtigt sich der Lack noch viel schneller („nach 500 Kilometern“ – Alfred Fäßler, Scheidegg).

Vielfache Kritik aus dem Leserkreis gilt auch der elektrischen Anlage. Bei der MOTORRAD-Langstreckenmaschine beschränkte sich Elektrikärger auf zwei defekte Kerzenstecker und einen Schaden am Lichtschalter sowie erheblichen Verbrauch an Blinker- und Rücklichtbirnen.

Doch scheint dies eher Zufall gewesen zu sein, denn fast bei einem Drittel der ausgewerteten Leser-Berichte ist von einer defekten

Moto Guzzi 850 Le Mans II: Verschleiß nach 25 000 km

Zylinder	
Einbau 83,0–83,018, 1. Übermaß 83,40–83,418 mm, Verschleißgrenze ab 0,19 mm über Maß	
1./2. Zylinder in Fahrtrichtung oben	83,41/83,405 mm
1./2. Zylinder in Fahrtrichtung unten	83,39/83,40 mm
1./2. Zylinder quer zur Fahrtrichtung oben	83,40/83,41 mm
1./2. Zylinder quer zur Fahrtrichtung unten	83,41/83,41 mm
Kolben	
Einbaumaß 1. Übermaß 83,336–83,354 mm	
1./2. Kolben	83,235/83,22mm
Zylinder/Kolben-Spiel	
max. Spiel 0,08 mm	
1./2. Zylinder/Kolben	0,155–0,176/0,18–0,19 mm
Kolbenringe (Nutenspiel)	
Einbauspiel 1./2./3. Ring 0,03–0,06/0,03–0,062/0,042–0,060 mm	
2. Kolben- 1./2./3. Ring	0,04/0,04/0,05 mm
1. Kolben- 1./2./3. Ring	0,04/0,04/0,05 mm
Kolbenringe (Stoßspiel)	
Einbauspiel 1./2./3. Ring 0,30–0,45/0,30–0,45/0,25–0,40 mm	
1. Kolben- 1./2./3. Ring	1,75/1,95/2,20 mm
2. Kolben- 1./2./3. Ring	1,70/2,05/2,25 mm
Ventile (Schaftdurchmesser)	
Einbaumaß Einlaß/Auslaß 7,972–7,987/7,965–7,980 mm	
Einlaß/Auslaß-Ventil	7,98/7,97 mm
Ventilführung	
Einbaumaß 8,00–8,22 mm	
Einlaß/Auslaß	8,015–8,03/8,0 mm
Ventilspiel	
Toleranzwerte Einlaß/Auslaß 0,013–0,050/0,02–0,057 mm	
Einlaß/Auslaß	0,035–0,05/0,05–0,08 mm
Ventilfedern (freie Länge)	
Einbaumaß innen/außen 44,7–45,0/52,5–52,6 mm	
innen/außen	45,0/53,0 mm
Tassenstößel	
Einbaumaß 21,996–21,978 mm, Istwert 21,99–21,98–21,985–21,99 mm	
Nockenwellenlager	
Einbaumaß Nockenwelle 46,984–47,0/31,984–32,0 mm	
Bohrung 47,025–47,05/32,025–32,05 mm, Montagespiel 0,025–0,066 mm, Istwert Nockenwelle 46,99/31,98 mm, Bohrung 47,03/32,03 mm, Spiel 0,04/0,05 mm	
Pleuellager (Radialspiel)	
Sollmaß 0,03–0,054	Istwert 0,03/0,02 mm
Pleuellager (Axialspiel)	
Sollmaß 0,15–0,30 mm	Istwert 0,3 mm
Kupplungsrelbschelben	
Einbaumaß 8 mm, Verschleißgrenze 7,5 mm	Istwert 7,5 mm
Kompressionsdruck	
bei 1500 km 9,9/10,4 bar; bei 24 276 km 10,8/12 bar	
Bemerkungen	
Rahmenlackierung optisch gut, Tanklackierung schlecht	

Batterie die Rede: „Gehäuse gerissen“, „dauernd leer“, „dem Stadtverkehr nicht gewachsen“.

Und mehrere Leser berichten auch von Lichtmaschinenschäden: „Bürsten nach 10 000 Kilometern total zerfressen“ (Reinhard Köhnke, Henstedt), „mehrmals Kohle vom Draht abvibriert“ (Bernd Oehme, Bad Lauterberg), „Rotor defekt“ (Dietmar Kraft, Varel). Hermann Moller, Pfronten, faßt zusammen, was viele denken: „Die Zündanlage ist zehn Jahre veraltet. Wo bleibt die Elektronik? Wo bleibt das H4-Licht?“ Von einer „serienmäßigen Karbidlampe“ gar spricht der Schweizer MOTORRAD-Leser Max Kaeser in seinem launigen Bericht. Dem stehen wieder sehr positive Äußerungen von Fahrern entgegen, die mit der Elektrik, wie MOTORRAD, keine grundsätzlichen Probleme hatten.

Mag diese Aufzählung kritischer Stimmen auch sehr eindrucksvoll sein, die Grundtendenz des Urteils von MOTORRAD wie aus dem Leserkreis bleibt positiv. Vor allem schätzt man an der Guzzi, daß sie „kein japanischer Einheitsschrott“ (Karl Vogel, Großwallstadt) ist.

Darum auch, so Rolf Becker, Ratingen, ist „der Wiederverkaufswert erstaunlich hoch“. Guzzi-Fahren macht offenbar so viel Spaß, wie Motorradfahren nur Spaß machen kann.

Die MOTORRAD-Langstreckenmaschine wurde beim Kilometerstand 25 196 zerlegt und vermessen. Überdurchschnittlichen Verschleiß wiesen Kolben und Ringe auf. Sie mußten ausgewechselt werden. Die Guzzi Le Mans II wurde inzwischen wieder zusammengebaut und trägt ihren neuen Besitzer zu neuen Fahrfreuden.

Robert Poensgen