

SEICHTER-MOTO GUZZI LE MANS II

Wenn einer nur Guzzis in der Garage stehen hat, ist das für manchen vielleicht ein bisschen verrückt. Die Italo-Freaks sagen: Normal so was, hat sich halt angesammelt. Die Vorteile: Vom Händler seines Vertrauens wird man alljährlich zur netten Weihnachtsfeier geladen, und **DIE SCHÖNSTE MASCHINE VON ALLEN** kommt in der Zeitung

TEXT UND FOTOS: MICHAEL WEBER



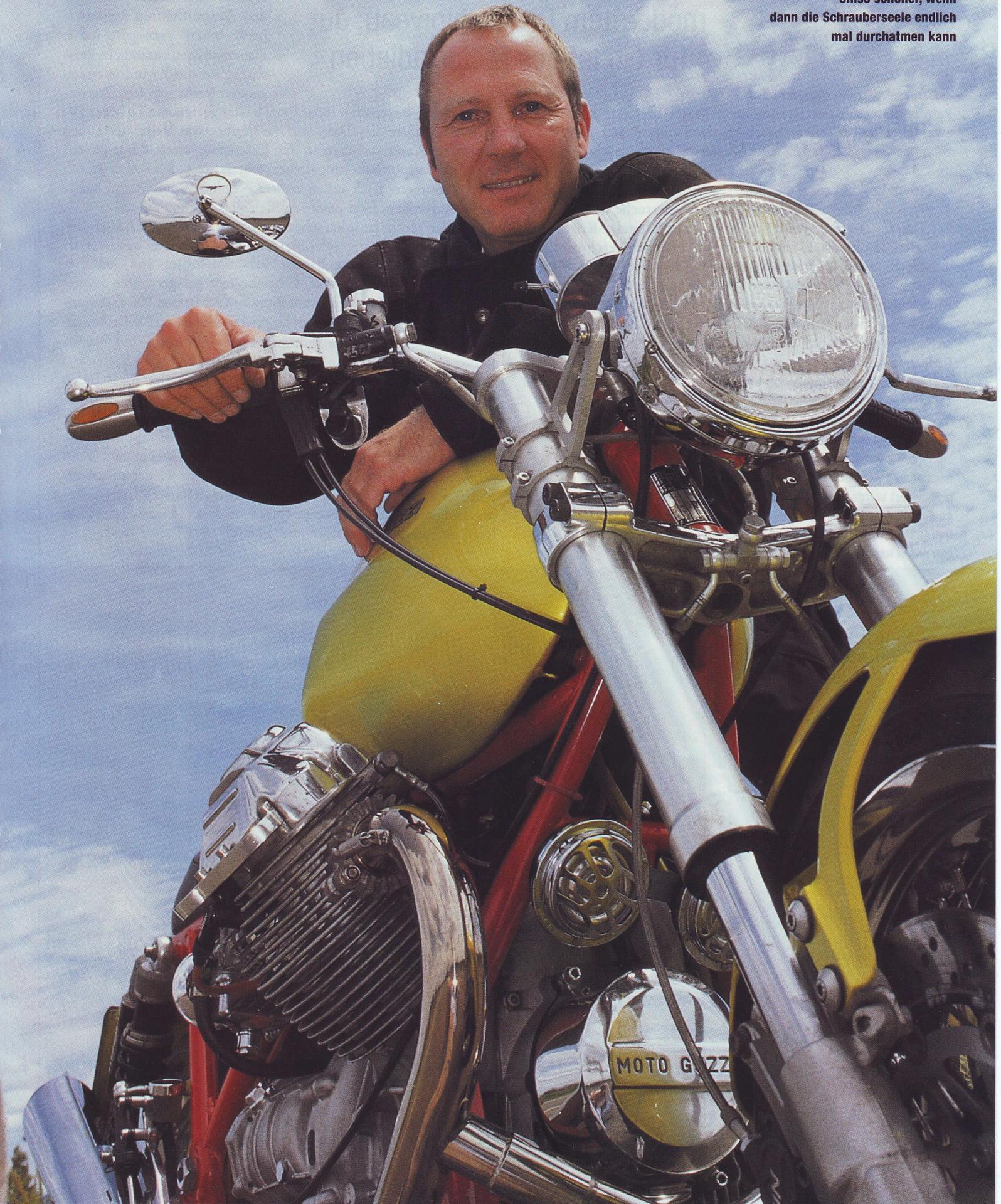
Sieht sie besser aus als eine aktuelle V 11? Das mag jeder für sich entscheiden. Auf alle Fälle wirkt die Le Mans im Seichter'schen Roadster-Trimn wesentlich filigraner und bringt zudem satte 25 Kilogramm weniger Gewicht auf die Waage

Das gerade die Anhänger des ältesten italienischen Motorradherstellers eine besonders hartnäckige und hingebungs-volle Markentreue pflegen, dürfte für unsere geschätzten Leser nichts Neues sein. So unterschiedlich wie die Menschen sind aber auch die Entstehungs- oder besser gesagt Findungsgeschichten – und immer reizvoll spannend. Wir trafen Roland Seichter, einen sympathischen Kölner, den es beruflich nach Bayern verschlagen hat und der dank intensiv praktiziertem Italo-Spirit (drei eigene Le Mans, die Freundin fährt Guzzi V 1000 G5) ganz gut in Weißwurst-Country überleben kann.

Er hat viel zu erzählen und deshalb mal zur Abwechslung ausführlich das Wort an ihn: „Tja, wie ging das los... Nach ein paar Jahren BMW R 50/5, R 75/5 und schließlich R 90 S fuhr ich an einem wunderbaren Sommertag im Jahre 1990 mit 'nem Freund durch den Spessart und traf zufällig auf Sigurd Dümig, den freien Guzzi-Spezialisten in Faulbach und Vorsitzenden des Guzzi-Clubs Kupferpaste. Dort hatte ich den ersten richtigen Kontakt mit dem V2. Nach einer Probefahrt auf einer optimierten Le Mans III zeigte sich – die hat der liebe Gott für mich gemacht. Kurzentschlossen verkaufte ich die Gummikuh, und eine IIIer kam ins Haus; später übrigens noch eine zweite. Als wir dann vor etwa sechs Jahren meiner Freundin eine G5 kauften, hatte es mir der schöne Rundmotor schwer angetan. Geraume Zeit später stieß ich ausgerechnet bei Thunderdome, einem Harley-Schrauber im Münchner Norden, auf eine alte Le Mans II mit Erstzulassung Juli 1979. Die hatte er bei einer Witwe aus der berühmten Scheune geholt, kein Witz, das Stroh war noch dran. Die Maschine sah entsprechend heruntergekommen aus, schien aber technisch soweit okay zu sein. Zwei Tage später habe ich sie dann abgeholt.“

Wer kennt das nicht, wenn das Haben-Wollen so stark geworden ist, dass alle Gegenargumente wirkungslos verpuffen. Zuschlagen. „Der Zustand war mir egal, ich wollte sie sowieso nach meinem

Bis man so richtig
zufrieden ist mit seinem
geliebten Youngtimer, vergeht eine
Weile – davon kann Roland
Seichter nur zu gut ein Lied singen.
Umso schöner, wenn
dann die Schrauberseele endlich
mal durchatmen kann



Gusto umbauen. Nach einem Jahr überlegen und probieren war die Richtung klar. Als ich die erste V11 Sport in diesem tollen Grünmetall der legendären V7 Sport gesehen hatte, war die Farbgebung beschlossene Sache. Ansonsten sollte es ein Roadster werden, ähnlich wie die Umbauten von Tuner HTMoto. Mein Traumziel war ein zeitgemäßes Fahrwerk mit saftigem Drehmoment-Motor. Im Laufe der nächsten zwei Jahre hieß es Teile zu beschaffen und schrauben. Die Auspuffanlage stand von Anfang an fest. Wegen der klassisch schönen Form und des unverwechselbaren Sounds kam nur eine Lafranconi Competizioni in Frage.

Nach unzähligen Telefonaten und Internetsuche wurde ich bei D.I.T.A. Cycles in Nettetal fündig. Mit 42 Millimeter-Krümmern, komplett aus Edelstahl und die Töpfe zusätzlich verchromt, was das Fleckigwerden verhindert und die Pflege erleichtert. Monate später, als ich soweit war, die Anlage zu montieren, kam der erste Rückschlag. Die Krümmer standen zu weit auseinander und passten nicht in die Auslassstutzen. D.I.T.A. Cycles nahm die Teile jedoch anstandslos zurück und verrechnete sie mir mit einem Satz Wilbers-Federbeine, die sowieso auf der Wunschliste standen. Die endgültigen Krümmer baute ich dann zusammen mit Guzzi-Händler

Anschaulicher als bei einem offenen Guzzi-V2 kann der Gasweg wohl nicht präsentiert werden. Lange Trichter an den relativ kleinen 36er Dell'Ortos sorgen für viel Dampf von unten heraus

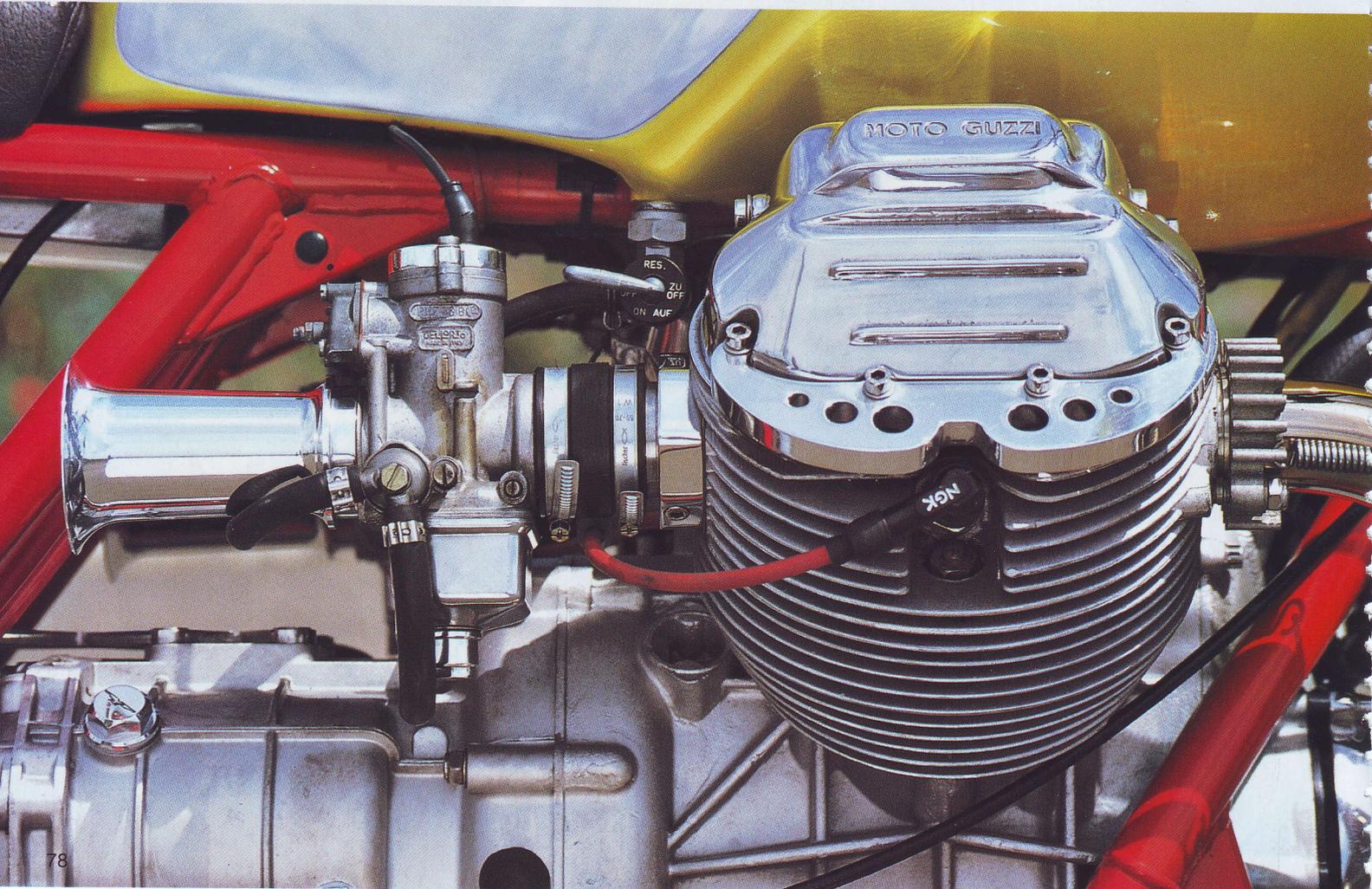
Exzessive Tuning-Klimmzüge sind nichts für den alten Rundmotor. Hier haben wir gesunde 82 PS bei moderatem Drehzahlniveau, gut für ein langes Motorradleben

IMT in München selbst. Edelstahl poliert mit 45 mal 1,5 Millimeter Wandstärke plus Interferenzrohr. Jetzt stellte sich aber heraus, dass sich das Ganze beim Zusammenschweißen der beiden Auspuffhälften irgendwie nach innen verzogen hatte. Daher mussten zusätzliche Passstücke an die Krümmerenden angeschweißt werden. Zusammen

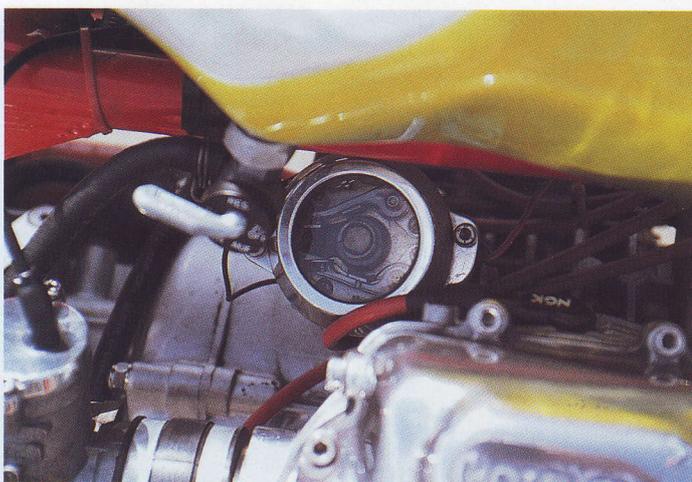
mit der wegen dem 160er Pneu besser geeigneten Le Mans IV-Schwinge führte dies dazu, dass die Töpfe etwas weiter abstanden als bisher. Anpassarbeiten an den Fußrastenplatten, die ja gleichzeitig als Auspuffhalterung dienen, waren nötig. Ich ließ neue, um zwei Zentimeter nach außen versetzte Teile aus poliertem Leichtmetall anfertigen. Jetzt passte endlich alles zusammen.

Für den Motor hatte ich schon lange vorher ein paar RAM-Zylinder für 92er Bohrung gekauft, denn es gibt nichts besseres als Hubraum – höchstens noch mehr Hubraum. Motor- und Getriegehäuse glasperlengestrahlt, Getriebe neu gelagert, eine leichtgewichtige GG-Kupplung zum Preis von schlappen 900 Euro eingebaut, dann noch die Köpfe auf Doppelzündung und Bleifreibenzin umgebaut, Quetschkante gedreht, Kanäle optimiert und Brennräume ausgelitert.

Wie das so ist: Nachdem der Motor fertig montiert im Rahmen war, stieß ich durch Zufall bei Sigurd Dümig auf eine Magni-Kurbelwelle mit vier Millimetern mehr Hub. Nagelneu, schon erleichtert und feingewuchtet, bestückt mit Carrillo-Pleueln und 92 Millimeter-Mahle-Flachdomkolben. Luja, schrie der Bayer in mir! Wenn schon das Endziel, dann richtig. Gut, den Motor wieder ausgebaut und zerlegt. Kurbelwelle gewechselt und die Zylinder mittels dickerer Aludichtung höher gesetzt. Geschaut, dass die Verdichtung hin haut, und alles wieder zusammengebaut.“



Passt wie angegossen, sagt Herr Seichter. Passen tut auch sehr gut der rote Helm zum roten Rahmen. Das sind so die kleinen feinen Details, die den Auftritt perfekt werden lassen



Was den Königswellen-Ducatisten ihr verglastes Bullauge für den Kegelradantrieb, ist den Guzzisten der herausgeputzte Zündverteiler. Hier noch altbewährt mit fliehkraftgeregelten Unterbrecherkontakten



Orientierung an klassisch-britischen Vorbildern: Lackierung mit ausgesparter Fläche für das Fahrerknien. Der 25 Liter fassende GG-Alutank erfreut durch superbe Verarbeitung, kostet aber stolze 1600 Euro

Uff, da kann man wieder mal sehen, dass dies nicht alles so easy läuft, wie es sich manch Unbedarfter vielleicht vorstellen mag. „Wohl wahr, zur Lackierung hab’ ich auch noch ‘ne spezielle Geschichte“, schmunzelt der 43-jährige IT-Account Manager. „Das Problem war, dass es die Guzzi-Farben hierzulande nur als Ausbesserungsstift gab, jetzt ist glaub’ ich gar nichts mehr zu kriegen. Bin seinerzeit jedenfalls extra nach Mandello del Lario gefahren, um mich um-zuhören. Im Laden von Guzzi-Zubehörspezialist Giulio Agostini traf ich zufällig einen Kunden aus England, der auch gerade am Stö-bern war. Der sagte mir sinngemäß: Fahr rüber nach Como, dort sitzt die Firma Lechler, die vertreiben die Originallacke.“

Toller Tipp. Vor Ort stellte sich heraus, dass dies sozusagen der Haus- und Hoflieferant von Moto Guzzi ist. Ich kaufte Leichtmetallgrundierung, original Guzzi-Lasurlack in Grünmetall und den passenden Klarlack. Insgesamt vier Dosen à einen Liter zum Gesamtpreis von 150 Euro. Kaum daheim angekommen, gab ich Tank und die beiden Kotflügel einem Lackierer im Münchner Norden. Als ich eines Tages nach dem Stand der Dinge fragte, hieß es, noch rasch den Klarlack drauf, dann sei alles fertig.

Als ich dann in die Werkstatt kam, traf mich fast der Schlag. Der Aufwand, die Farbe zu beschaffen, war einfach zu groß, als dass etwas beim Lackieren hätte vermässelt werden dürfen. Aber was

ich da sah, war kein leuchtendes V11-Grün, sondern ein blasser, unmöglicher Hauch von Pastellgrün, bei dem die Alugrundierung dominierte. In Italien hatte man mir schon eingebleut: unbedingt mehrmals auftragen, „due mani“. Also stellte ich mich ans Fenster der Lackierkabine und sagte erst dann Stopp, als der Farbton mein Auge nicht mehr beleidigte. Achtmal hat der Fachmann den Farbnebel über die Teile gesprüht, aber dann war's wirklich top.“ Mittlerweile haben wir noch in Erfahrung gebracht, dass Lechler zwar die Lacke für Guzzi liefert, diese aber im Werk nochmal speziell gemischt werden – wie das bei den Italienern nun mal so ist... Die deutsche Lechler-Vertretung kann jedenfalls nicht mit einem modell-spezifischen Farbcode oder dergleichen dienen.

Bei den Arbeiten am Fahrwerk stand IMT hilfreich zur Seite. Roland ergatterte beim Gebrauchtteilehändler den kompletten Vorderbau einer Suzuki GSX-R 750 für sehr günstige 600 Euro. Am Gabeljoch ist nur ein neues Lenkschaftrohr einzupressen, dann können die serienmäßigen Guzzi-Kegelrollenlager verwendet werden. Die Kombination GSX-R-Bremsscheiben und Guzzi-Speichenradnabe benötigt einen Satz Distanzscheiben, damit die Nissin-Bremszangen so wie vorgesehen zu montieren sind. Die

Die GSX-R-Gabel ist mit 73 Zentimetern gleich lang wie das Serienteil. Durch den geringeren Brückenversatz verlängert sich der Nachlauf, was dem Guzzi-Fahrwerk nur gut tut. Sitzbank und hinterer Kotflügel stammen von HTMoto

Moto Guzzi hat wohl den besten Zweizylinder der Welt. Doch irgendwie müssen stets die Fans dem Werk zeigen, wie die Motorräder ausschauen sollten

formschönen Speichenfelgen in den Größen 3,5 x 17 Zoll vorn und 4,25 x 17 Zoll hinten stammen vom nicht so sehr verbreiteten italienischen Hersteller San Remo, die Oberfläche ist laut Besitzeraussage aber „relativ empfindlich“. Aufgezogen wurden topmoderne Bridgestone-Reifen Battlax BT 010 in 120/70 ZR17 vorn und 160/60 ZR17

hinten (jeweils mit Schlauch). Durch den Wegfall des Guzzi-Integralbremssystems ist jetzt hinten eine Brembo PS 12-Fußpumpe angebracht, IMT fertigte für die originale Brembo-Zange eine untenliegende Halterung mit Zugankerabstützung.

Das Alu-Cockpitgehäuse mit den sattsam beliebten Veglia-Uhren stammt von Moto Schmitz, die Spiegel aus dem Sortiment von Hein Gericke. Ein Zubehör-Scheinwerfer von Louis, fixiert mit gefrästen Hagen-Lampenhaltern, der Kotflügel einer Ducati Monster sowie ein 82 Zentimeter breiter Spiegler-Superbikelenker nebst LSL-Gabelbrücke vervollständigen die Front.

Breite Bereifung im alten Guzzi-Doppelschleifenrahmen erfordert immer etwas Aufwand. Dafür gibt es verschiedene Rezepturen. Manche stricken die Originalschwinge so um, bis es passt, der Einbau einer Le Mans IV- oder T5-Schwinge erleichtert die Sache etwas. Diese sind schon von Haus aus breiter und am Kardanholm zusätzlich eingedellt. Ein 160er Pneu lässt sich gut unterbringen – vorausgesetzt, der Motor wird im Rahmen etwas nach rechts verschoben. In Eigenregie knabberte der Wahlbayer ein bisschen von den Kühlrippen des Motorgehäuses ab. Dadurch kann der rechte Rahmenunterzug unverändert bleiben, das Maß des Versatzes bleibt mit sieben Millimetern relativ gering. Dann noch etwas Material an der Schwingenaufnahme am Rahmen abgenommen, fertig ist die Chose. Wegen des 17-Zöllers und der längeren Schwinge hätten die



ADRESSEN

IMT Individuelle Motorradtechnik GmbH,
Raintaler Straße 43, 81539 München, Tele-
fon (089) 69372905, www.imt-guzzi.de

Moto Schmitz, Steinkirchener Straße 19a,
41849 Wassenberg, Telefon (02432) 20179,
www.motoschmitz.de

LSL Motorradtechnik GmbH,
Heinrich-Malia-Straße 107,
47809 Krefeld-Oppum, Telefon (02151)
55590, www.lsl-motorradtechnik.de

Spiegler Bremstechnik, Kunzenweg 16,
79117 Freiburg, Telefon (0761) 611010,
www.spiegler.de

Hagen Sportzubehör GmbH, Boxdorfer
Straße 13, 90765 Fürth, Telefon (0911)
93695-0, www.hagenmotorsport.de

Wilbers Products GmbH, Alfred-Mozer-
Straße 84, 48527 Nordhorn,
Telefon (05921) 6057, www.wilbers.de

Hawker Batterien GmbH, Kurt-Fischer-
Straße 23g, 22926 Ahrensburg,
Telefon (04102) 47900, www.hawker.de

HT Moto, Hartmut Taborsky, Oberforst-
bacher Straße 101, 52076 Aachen,
Telefon (02408) 1761, www.htmoto.de

D.I.T.A. Cycles, Classic Bikes, Bahnhof-
straße 1, 41334 Nettetal-Kaldenkirchen,
Telefon (02157) 6410, www.ditacycles.de

GG, Grüter & Gut Motorradtechnik GmbH,
Hochdorfstraße 9, CH-6275 Ballwil, Telefon
(0041-41) 4483363, www.gg-technik.ch

Lechler Farben, Lechler spa,
www.lechler.it

Sieht man nicht allzu häufig in Guzzi-Kreisen: gerade Ansaugstutzen anstatt der üblicherweise nach innen gebogenen – nichts für Leute mit langen Beinen. Ein Muss ist der Umfallerschutz für den Kerzenstecker



Ein maximal freies Rahmendreieck erfordert einen neuen Platz für die Batterie. Diesen gibt es zur Genüge unterhalb des Getriebes. Halterung aus Alu von IMT, darin eine Hawker-Gelbatterie mit 12 V/16 Ah

ursprünglichen Stoßdämpfer sowieso nicht mehr gepasst, wie erwähnt entschied sich Seichter für die Edelteile von Wilbers.

Auf dem Dynojet-Prüfstand von Guzzi-Händler Stacheter in Großhöhenrain zeigte sich der Erfolg der motorischen Maßnahmen. Bereits bei nervenschonenden 2500 Umdrehungen liegen über 80 Newtonmeter an, das maximale Drehmoment beträgt 90,6 Newtonmeter bei 4700/min. Der Leistungspeak erklimmt 82,5 PS bei 7000/min. „Eine solche Motorauslegung animiert förmlich zum entspannten Dahinrollen, ich dreh' sie höchst selten mal über 5000/min. Vielleicht experimentiere ich noch ein bißchen mit dem Krümmerdurchmesser, die Basis stimmt jedenfalls bestens!“ □



Wilbers Racing Suspension mit 2572 Einstellmöglichkeiten oder so. Hat man den Dreh mit den Schraubchen aber raus, ein Traum fürs Fahrwerk. Wahlweise mit oder ohne Ausgleichsbehälter erhältlich

TECHNISCHE DATEN: SEICHTER-MOTO GUZZI LE MANS II

Wert: 13 000 Euro

Leistung: 82,5 PS (61 kW) bei 7000/min, maximales Drehmoment 90,6 Nm bei 4700/min

Motor: Viertakt-Zweizylinder-V-Motor, luftgekühlt. Zwei Ventile pro Zylinder, Einlass 44 mm, Auslass 38 mm, über untenliegende Bruno Scola-Nockenwelle und Stossstangen betätigt. Bohrung x Hub 92 x 82 mm, Hubraum 1094 ccm, Verdichtung 9,5. Zwei Dell'Orto PHF-Rundschiebervergaser, Ø 36 mm, mit Beschleunigerpumpe. Kontaktgesteuerte Batteriezündung, Nasssumpfsmierung ohne Ölkühler. Elektrostarter. Klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Endantrieb über geschlossene Kardanwelle im Schwingenholm

Fahrwerk: Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen. Vorn Showa Upside down-Gabel (Suzuki GSX-R 750), Gleitrohr-Ø 42 mm, Federweg 120 mm. Hinten Stahlrohrschwinge (Le Mans IV) mit voll einstellbaren Wilbers-Federbeinen, Federweg 110 mm. Bereifung Bridgestone Battlax BT 010 in 120/70 ZR 17 vorn, 160/60 ZR 17 hinten. Vorn Nissin-Doppelscheibe (Suzuki GSX-R 750), Ø 310 mm, mit Vierkolbenzangen; hinten Brembo-Scheibenbremse, Ø 242 mm, mit Zweikolbenzange. Radstand 1500 mm, Sitzhöhe 770 mm. Tankinhalt 25 Liter, Gewicht vollgetankt zirka 225 kg

Kontakt: Roland Seichter, Telefon (089) 319 36 24, Email: Roland.Seichter@gmx.de