

# WERT-ANLAGE



Es gibt Motorräder, die durch einen späteren Gebrauchtkauf nicht billiger werden. Dazu zählt auch die Moto Guzzi Le Mans I. Dennoch ist sie ein im Sinne des Wortes preiswertes Motorrad – und faszinierend obendrein.

**M**oto Guzzis sind begehrt wegen ihrer luftgekühlten V-Twins mit ausgeprägten Lebensäußerungen, Kardantrieb und tollen Fahrwerken. Und im Falle der Le Mans I kommt der Klassik-Faktor hinzu, der den Erwerb eines erstklassigen Exemplars richtig teuer macht: Rund 12 000 Euro muss man nach Einschätzung von Guzzi-Spezialist HMB investieren, um Le Mans-Spaß auf höchstem Niveau zu genießen.

Immerhin schränkt HMB-Chef Michael Behrendt ein, dass es auch deutlich billiger geht und man sich mit geringem Kapitaleinsatz zur per-

fekten Le Mans hochfahren kann. Die hat dann auch einen entsprechenden Marktwert – sozusagen eine mobile Aktie mit geringem Risiko.

Um in dieses Fahrgeschäft einzusteigen, sollte man aber immer noch rund 4000 Euro mitbringen. Schließlich stehen Pretiosen aus Mandello denen aus München oder Milwaukee in Sachen Wertstabilität kaum nach. Für diesen Einsatz findet man mit Glück eine gut erhaltene Le Mans II, die sich mit entsprechender Verkleidung samt Schein-

**Eine Le Mans I auf höchstem Niveau kostet 12 000 Euro. Aber es geht auch deutlich billiger**

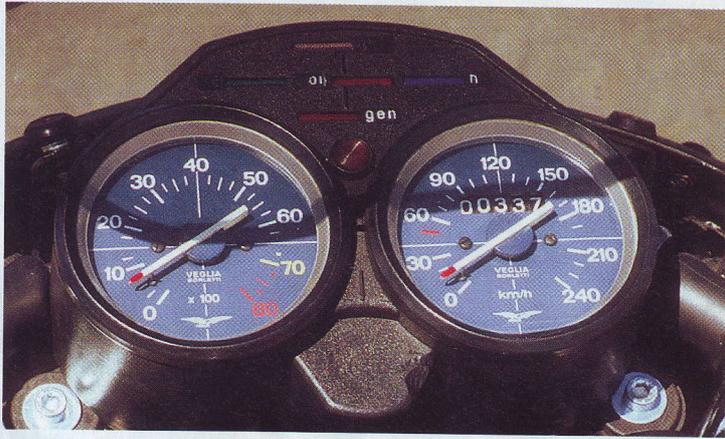
werfer im Handumdrehen zum LM-Urtyp rückrüsten lässt.

Auch die 1000 SP gilt als brauchbare Basis für eine solche Aktion – und selbst die LM I ist gelegentlich für relativ kleines Geld zu haben. Bleibt die Frage, wie viel zusätzlich investiert werden muss, wenn man große Pläne hat und die Le Mans vom Low Budget-Bike zum echten Meilenstein aufwerten will. Dabei ist es von Vorteil, dass es die alten Zylinder baugleich mit haltbarer Nikasilanstelle der ursprünglichen Hart-

chrombeschichtung gibt. Oder dass die Kurbelwellenlager der V 11 auch für die Le Mans passen, aber aus standfesteren Materialien gefertigt sind.

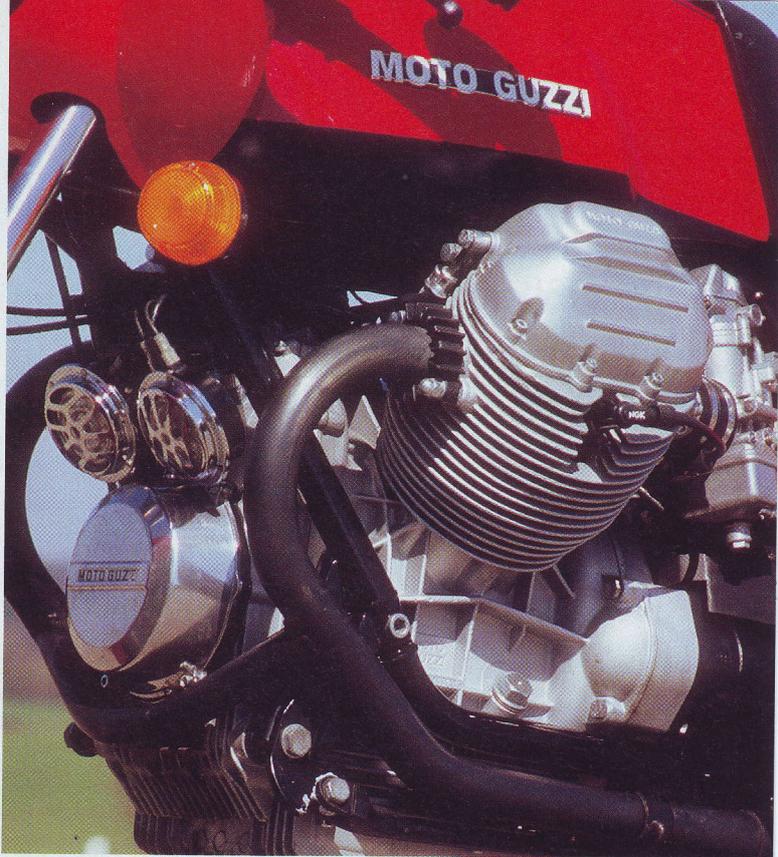
Auch die Elektrik ist, mit Sachverstand renoviert, besser als ihr Ruf. So stehen Oldtimerstatus und Alltagstauglichkeit nicht einmal im Widerspruch zueinander – zumal Guzzis dieser Epoche auch eine sehr solide Basis bieten, die nach einer Frischzellenkur auf lange Motorradfreuden hoffen lassen.

Allerdings verlangt ein älterer Italo-Sportler von seinem Fahrer schon mehr Nehmerqualitäten als



Schick, aber ungenau: Die Guzzi-Uhren kriegen schnell das Flattern

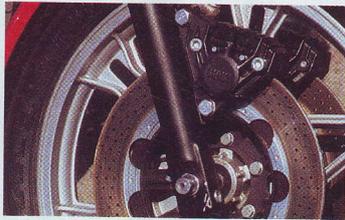
Fotos: Axel Koenigsbeck



Steht für ein 70-PS-Motorrad gut im Futter: Hohe Bedienkräfte lassen den Mandello-Zweiventil tr ger erscheinen, als er tatsächlich ist



Auf dem Weg zum Meilenstein: Guzzis erste Le Mans



Typisch: Gute Integralbremsanlage, Gusscheiben neigen zu Flugrost

ein moderneres Motorrad. Die Zweischeiben-Trockenkupplung und vor allem die beiden Dell'Orto-Rundschiebervergaser wollen von Holzf llerpranken bedient werden. Dadurch fühlt sich der Zweiventil tr ger an, als er ist: Tatsächlich geht die LM I für ein 70-PS-Motorrad richtig gut. Und im Gegensatz zu ihrer direkten Vorgängerin 750 S3 lässt sie sich schaltfaul fahren.

Zu Unrecht verbinden viele mit der Le Mans vor allem Krawall: Im Originalzustand wurde sie mit gesetzeskonformen DGM-Schalldämpfern von Lafranconi geliefert, nie aber mit offenen T ten. Mit mechanisch ruhigem und über das gesamte Drehzahlband schwingungsarmem Motorlauf ist der Twin kultivierter als sein Ruf. Knapp 6,5 Liter Super sind als Spritverbrauch einzukalkulieren, wenn man das 180 km/h schnelle Motorrad zügig über Landstraßen bewegt.

Flottem Fahrstil kommt das stabile, damals als höchst spurtreu und handlich gepriesene Fahrwerk sehr entgegen. Das relativiert sich

natürlich im Vergleich mit heutigen Sportlern, dennoch kann man die mit viel Schr glagenfreiheit gesegnete LM I keineswegs als störrisch bezeichnen. Allenfalls bei groberen Fahrbahnst o en reagiert die Federung bockig. Die 35er Gabelholme besitzen separat gekapselte Dämpfereinheiten, das Öl dient lediglich der Schmierung zwischen Tauch- und Gleitrohr.

Typisch für die damaligen Guzzis ist das Integralbremssystem, bei dem neben der hinteren auch die

vordere linke Scheibenbremse per Pedal aktiviert wird. Einziges Manko der gut dosierbaren und ordentlich verzögernden Anlage sind die zu Flugrost neigenden Brems scheiben.

Licht und Schatten gibt es bei der Ausstattung: Während die Sitzbank zumindest für den Fahrer bequemer ist als es den Anschein hat, lässt die Ergonomie der Handhebel und vor allem der mickrigen Schalter zu wünschen übrig. Das gilt auch für die Genauigkeit von Tacho und Tourenzähler. Das Aufbocken auf

den Hauptständer ist mühselig, eine Seitenst tze gehört nicht zur Serienausstattung.

Gewiss könnte man all diese kleinen Mängel beseitigen. Aber bei einer Maschine, das in wenigen Jahren endgültig zu den Meilensteinen des Motorradbaus gehört, sollte man sich jede Verfälschung des Originals gut überlegen.

**Axel Koenigsbeck**

## Technik

**Bauart:** Zweizylinder-Viertakt-V, luftgekühlt, ohv, zwei Ventile pro Zylinder, zwei Vergaser, 36 mm Querschnitt

**Hubraum:** 845 cm<sup>3</sup>

**Leistung:** 52 kW (70 PS) bei 7000 min<sup>-1</sup>

**Drehmoment:** 71 Nm bei 6500 U/min<sup>-1</sup>

**Rahmen:** Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen

**Reifen v./h.:** 100/90 H 18 / 110/90 H 18

**Bremse v.:** 300 mm Doppelscheibe mit Zweikolbens tteln

**Bremse h.:** 242 mm Scheibe mit Zweikolbens ttel

**Tankinhalt:** 22,5 Liter

**Leergewicht (voll getankt):** 225 kg

**Sitzhöhe:** 780 mm

**Preis:** ab 3000 Euro

-  • kräftiger, bodenständiger Motor
- stabiles, handliches Fahrwerk
- hoher Werterhalt

-  • mickrige, stilllose Schalter
- ungenaue Anzeigeeinstrumente
- kein Seitenständer



Wir danken Michael Behrendt, [www.hmb-guzzi.de](http://www.hmb-guzzi.de), für die Bereitstellung des Testmotorrades