

Guzzi al Gusto

Herzlich willkommen in die Welt der Moto-Guzzi-Sportmotorräder! Sie liebäugeln mit dem urwüchsigen V-Zweizylinder mit Kardanantrieb in seiner lebhafteren Form? Dann sind sie mit der Le Mans I und II, den Baureihen mit dem begehrten Rundmotor, genau richtig. Wir helfen, beim Check die Richtige zu finden

Als die Le Mans im Herbst 1975 auf dem Mailänder Salon der Öffentlichkeit präsentiert wurde, standen die Besucher begeistert um die italienische Schönheit mit der zierlichen Cockpitverkleidung herum, doch bahnbrechend neu war sie nicht. Der Motor stammte aus der 850 T3 und brachte es durch höhere Verdichtung, größere Ventile, 36er Dellortos mit Beschleunigerpumpe und eine Lafranconi-Auspuffanlage mit zwei Interferenzrohren zumindest auf dem Papier auf 70 PS. Der

von Lino Tonti entwickelte Rahmen mit abschraubbaren Unterzügen stammte aus der 750 S3. Tank und Integralbremsanlage kamen erstmals in der V 1000 Convert zum Einsatz.

Zwei Jahre später, zur Saison 1978, folgte die Le Mans II. Erst danach wurde die Ur-Le-Mans im Volksmund zur Le Mans I umbenannt. Die eckige Verkleidung der Le Mans II bot in Verbindung mit ihren am Rahmen angeschraubten Seitenteilen, die vom Tourer 1000 SP



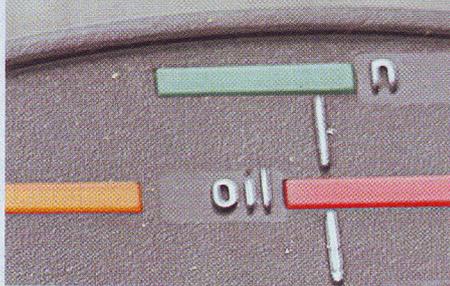
Nach zwei Jahren kam die Le Mans II mit umfangreicherem Windschutz. Die neue Linie kam nicht gut an, viele Maschinen wurden zur Le Mans I oder zum Café-Racer umgebaut



Der Verkäufer wird es nicht gerne sehen, aber bei berechtigten Zweifeln am Zustand des Motors sollte man ihn bitten, die Ölwanne abzuschrauben und nach Abrieb suchen



Der Blick durch die Kontrollbohrung: Wie steht es um den Anlasserzahnkranz?



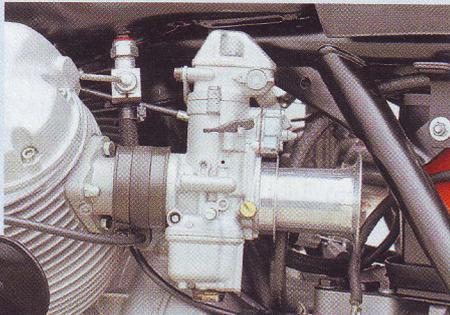
Funktioniert die grüne Leerlaufleuchte? Oft ist der Kontaktschalter hinüber



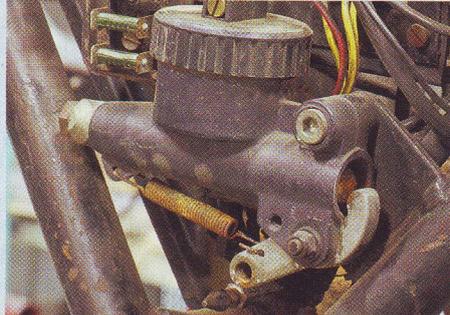
Klingt wie ein Ventilschaden: Eine schlecht gewartete Steuerkette schleift am Gehäuse



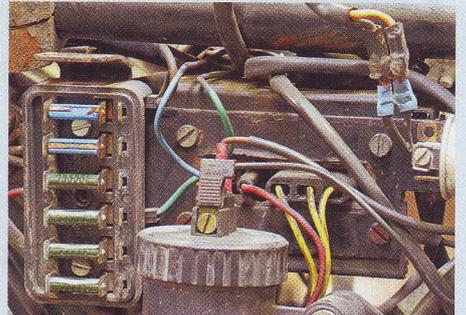
Defekte Verzahnung: Der Geräuschpegel steigt bei gezogener Kupplung



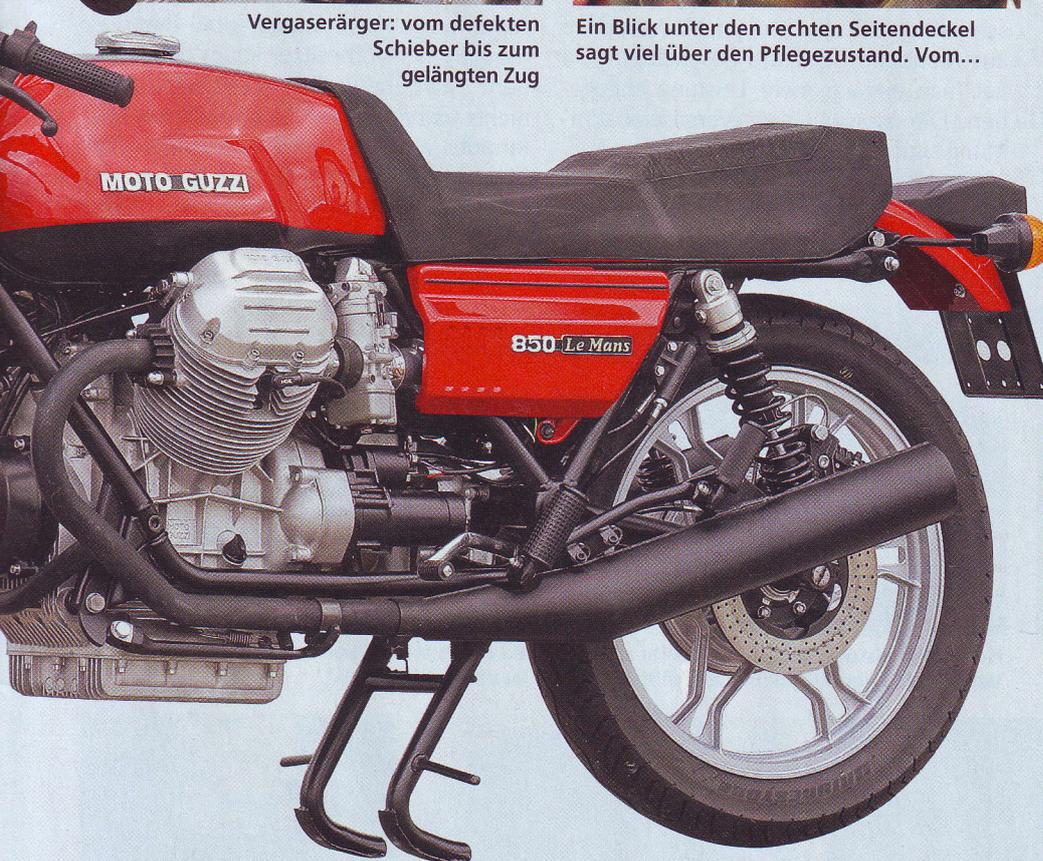
Vergaserärger: vom defekten Schieber bis zum gelängten Zug



Ein Blick unter den rechten Seitendeckel sagt viel über den Pflegezustand. Vom...



...vergammelten Bremszylinder bis zur Elektrik-Frickelei reichen hier die Sünden



Nehmen Sie die Ventildeckel ab und kontrollieren Sie Schäfte und Kipphebel



Die respektlos „Haribo“ gerufenen Schalter der Le Mans II neigen zu Ausfällen



Ist der Choke leichtgängig oder festgegemmt?



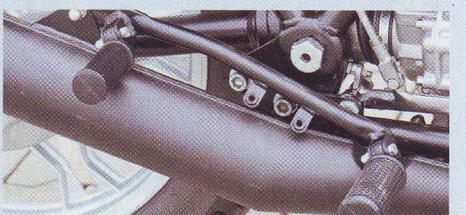
Achten Sie bei der Probefahrt auf einen heulenden Antrieb



Geht der Schalthebel nicht zurück, ist die Feder defekt



Pleuel- und Hauptlagerschäden verraten sich durch Metallspäne in der Ölwanne



Problemfall Kreuzgelenk: Vibrationen in der rechten Raste künden das nahe Ende an

**Ersatzteilpreise
Moto Guzzi Le Mans**

Zylinder	235 €
Kolbensatz, mit Bolzen u. Ringen	150 €
Ventil	25 €
Nockenwelle	327 €
Ventiltriebkit (Nockenwelle, Federn)	492 €
Kipphebel, Kipphebelbuchse	132 €
Steuerkette	41 €
Kurbelwelle	832 €
Hauptlager vorn	72 €
Pleuel	338 €
Ölpumpe	267 €
Lichtmaschinen-Rotor	107 €
Lichtmaschine kpl., Bosch	626 €
Regler	154 €
Anlasser	150 €
Kreuzgelenk	351 €
Tellerradsatz	306 €
Gabelstandrohr	51 €
Tank, Rohling	398 €
Endschalldämpfer	125 €
Hauptbremszylinder	123 €
Bremsbeläge, 1 Satz	36 €

Quelle: HMB-Guzzi, Tel. 09172/669918

stammten, deutlich mehr Windschutz. Aber das sperrige, lenkerfeste Teil brachte erstmals in Verbindung mit der um 15 Millimeter breiteren Gabel (zwei Tragfedern für mehr Progression, geänderte Gabelbrücken, Felge und Steckachse) auch Unruhe ins Fahrwerk und traf optisch überhaupt nicht den Geschmack der sportlich orientierten Guzzi-Klientel.

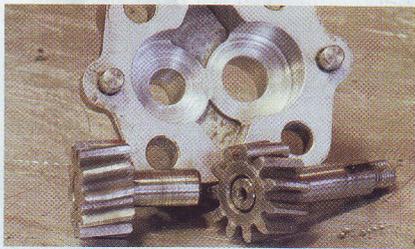
Weitere Modellpflegemaßnahmen sind schnell aufgezählt: Die Festsattel-Bremszangen wanderten hinter die Gabelstandrohre, das Cockpit mit Voltmeter und Zeituhr stammten wie auch die bunten „Haribo“-Lenkerarmaturen von der SP. Laut Datenblatt sollte die Le Mans II vier PS mehr leisten und auch höher drehen. „Alles Quatsch“, stellt Michael Behrendt von HMB-Guzzi im fränkischen Röttenbach klar, der sich seit vielen Jahren ausschließlich mit den grossen V2-Modellen aus Mandello del Lario beschäftigt. „Da hat man einfach mehr Leistung angegeben. Die Motoren samt Vergaserabstimmung sind definitiv identisch.“

Obwohl von der Le Mans II fast sechsmal mehr Exemplare gebaut wurden, trifft man heute viel öfter auf die Ur-Variante.

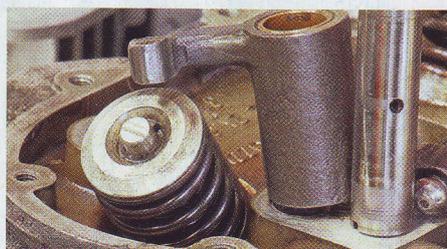
Viele „Zweier“ wurden auf „Einser“ umgebaut, wie man heute überhaupt nur noch sehr wenige original erhaltene Le Mans findet. Wer einigermaßen sicher sein will, ob er eine Le Mans I oder II vor sich hat, muss auf die Fahrgestellnummer schauen. In Guzzi-Kreisen kursieren dazu folgende Daten: 850 Le Mans (1976-1978) VE 11111 bis VE 13040, 850 Le Mans II (1978-1980) VE 13041 bis VE 24086. Aber diese Angaben sind nicht ganz unstrittig, warnt Michael Behrendt: „Es gibt Unsicherheiten, was Ersatzrahmen und Exportfahrzeuge für die USA angeht. Die Grenze ist eher fließend.“

Auf dem Gebrauchtmarkt sind durchaus brauchbare, gut erhaltene, selten auch technisch perfekt hergerichtete Exemplare beider Modelle finden. Zudem schwappen regelmäßig Italienimporte über die Alpen nach Deutschland – bei ihnen ist die Zahl der Vorbesitzer kaum dokumentiert. Auch neue Fahrzeugbriefe sagen nichts mehr über die Biografie eines Motorrades aus. Für HMB-Werkstattmeister Martin Gerstenmeier Grund genug, von einem Kauf Abstand zu nehmen. Selbst fein säuberlich abgeheftete Ersatzteilrech-

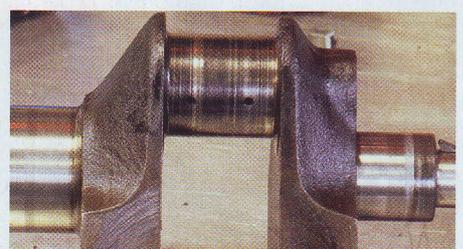
Motor und Antrieb



Sorgenkind: Die Ölpumpe bekommt im Lauf der Jahre einiges zu schlucken



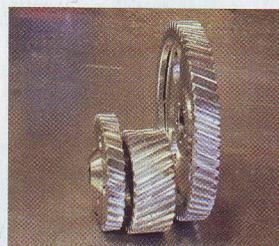
Hohe Laufleistung: Deutlich sichtbar sind Ventilschaft und Kipphebel verschlissen



Das wird teuer: Hier steht eine Überholung der Kurbelwelle an



Serienstand: Antrieb der Nockenwelle über Duplexkette



Beliebter Umbau: Zahnräder zur Nockenwelle



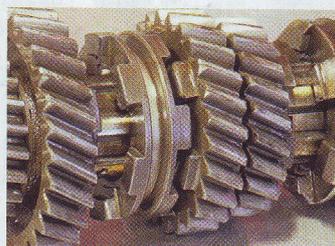
Neue Nockenwelle: plasmanitriert und mit Grundkreis-Bohrung



Nicht sehr wartungsfreundlich: Der Ölfilter liegt in der Wanne



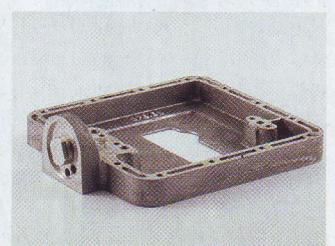
Bei alten Zylindern kann die Chromschicht abplatzen



Das Getriebe ist haltbar. Abgerundete Schaltklauen...



...oder stark verschlissene Schaltgabeln sind selten



Aus dem Zubehör: Ölwanne-Zwischenring mit Filteranschluss

Technische Daten

Moto Guzzi Le Mans (II)

Motor: Luftgekühlter V2-Viertakter im 90-Grad-Winkel; je zwei im Kopf hängende Ventile, über eine untenliegende Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel betätigt

Hubraum: 844 ccm

Bohrung x Hub: 83 x 78 mm

PS bei U/min: 70 bei 7000 (74 bei 7700)

Verdichtung: 10,2:1

Vergaser: zwei offene Dellorto-Rundschiebervergaser mit 36 mm Durchlass

Zündung: kontaktgesteuerte Batterie-Spulenzündung

Schmierung: Druckumlaufschmierung

Antrieb: Zweischeiben-Trockenkupplung; Fünfganggetriebe, direkt verblockt; Sekundärantrieb durch Gelenkwelle im rechten Schwingenholm

Fahrwerk: Doppelschleifen-Stahlrohr-Rahmen mit angeschraubten Unterzügen; vorn Telegabel; hinten Zweiarmschwinge mit zwei Federbeinen

Bremsen: Integralbremse mit Druckregler für Fußbremse; vorn 300-mm-Doppelscheibe; hinten eine 242-mm-Scheibe

Reifen: vorn 3.50 H 18 hinten 4.10 V 18

Leergewicht: 225 (240) kg

Verbrauch: ca. 4,5 L/100 km

Höchstgeschwindigkeit: ca. 200 km/h

nungen können ihn nicht überzeugen: „Bloße Teilerechnungen belegen nicht die Qualität einer Reparatur.“

Auch die Kilometerleistung allein, selbst wenn sie nachweisbar ist, sagt wenig über den Zustand des Motors aus. „Da muss bei der Besichtigung schon mal der Zylinderkopfdeckel runter“, rät Martin eindringlich. „Eingeschlagene Ventilschäfte und Kerben in den Kipphebeln zeugen von hohen Laufleistungen. Ein Indiz für falsche Kilometerstände und nachlässige Restaurierungen sind auch verschlissene Kipphebelwellen und Buchsen. Vor allem, wenn das Öl verbrannt riecht, sollten die Alarmglocken läuten: Das lässt auf größere Defekte schließen, meistens Pleuel- und Lagerschäden.“ Spätestens dann sollte man darauf bestehen, die Ölwanne abzuschrauben. Ein hoher Verschmutzungsgrad oder gar Metallspäne in der Wanne lassen nichts Gutes ahnen. Um eine Kurbelwellenüberholung kommt man dann früher oder später kaum mehr herum. Meist werden noch mehr Reparaturen fällig: neue Hauptlager, Nockenwelle, Kipphebel, Ölpumpe.

„Die Zahnräder der Ölpumpe nehmen gern Schaden, denn diese saugt das dreckige Öl an, bevor es in den Filter gedrückt und an die Schmierstellen weitergeleitet wird. Die kriegt also alles ab“, weiß Martin, der schon viele defekte Ölpumpen in seinen Händen hielt.

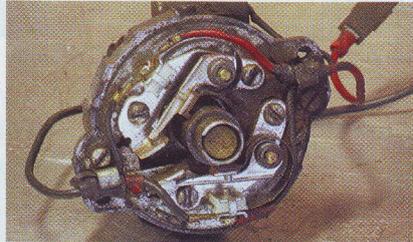
Der heutige Marktwert*



Moto Guzzi	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
Le Mans I	1976 bis 1977	8600 €	6700 €	4800 €	3300 €	2000 €	10.400 DM
Le Mans II	1978 bis 1980	7800 €	5800 €	4400 €	2900 €	1800 €	10.500 DM

* Ermittelt von Classic Data Marktbeobachtung GmbH, Harpener Str. 56, 44791 Bochum, Tel. 0234/2395900

Motor und Antrieb



Die kontaktgesteuerte Zündung ist problemlos, aber wartungsintensiv



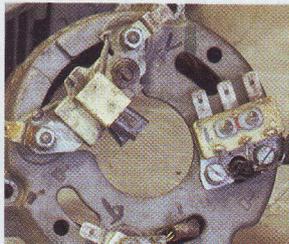
Elektronische Zündungen verschiedener Anbieter sind deshalb weit verbreitet



Die Liste der möglichen Störquellen am Vergaser ist lang: Verschleiß an Nadel, Nadeldüse und...



...Gasschieber gehören zu den gravierenderen Problemen



Der Le Mans I fehlte ein Belüftungsring, deshalb...



...überhitzten anfangs die Lichtmaschinen



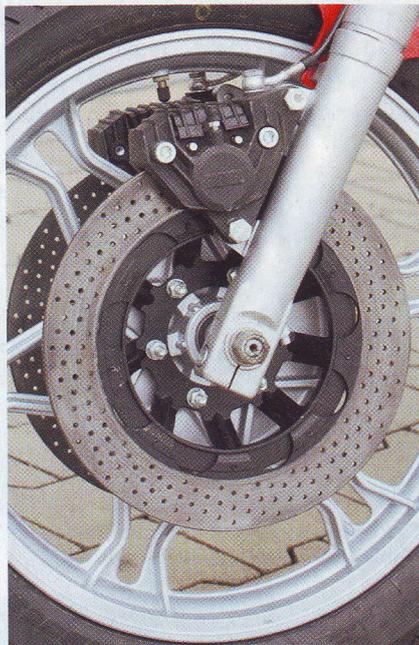
Das Kreuzgelenk mag keine Experimente mit Federbeinen

Im Grunde ist eine Probefahrt unerlässlich, um zu spüren, wie der Motor Gas annimmt und beschleunigt. Ein völlig unsauberer Motorlauf kann viele Ursachen haben: Oft sind es nur ungleich gelängte Bowdenzüge, Wasser in den Vergasern oder ein festgammelter Choke. Aber es können auch Nadel, Nadeldüse und Gasschieber verschlissen sein. Wenn sich kein Leerlauf mehr einstellen lässt, sind vielleicht auch die Gasschieber eingeschlagen, weil der Vorbesitzer die Schieber immer zurückschnalzen ließ. Wenn es im Motor rasselt und nach Ventilschaden klingt, ist zumeist nur die Steuerkette zu locker eingestellt und streift am Motorgehäuse. Der justierbare Steuerkettenspanner muss regelmäßig gewartet werden.

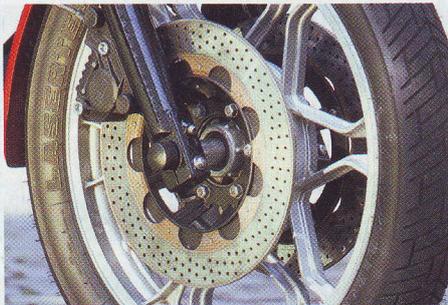
Heulen Getriebe oder Endantrieb? Lassen sich die Gänge sauber schalten, bleiben sie unter Last drin? Kehrt der Schalthebel eigenständig in die Mittelstellung zurück? Wenn nicht, ist die Schaltfeder defekt, mehr nicht. „Eigentlich ist das Getriebe unkaputtbar, es sei denn, es wurde falsch ausdistanziert. Verschlissene Schaltgabeln oder abgerundete Klauen sind die Ausnahme“, sagt Martin Gerstenmeier. „Eher brechen schon mal die Schraubenfedern im Ruckdämpfer, das Getriebe hat dann keinen Kraftschluss mehr.“ Die Leerlaufleuchte ist kein Indiz dafür, ob die Schaltung exakt funktioniert: Oft ist nur der Kontaktschalter hinüber.

Ärger macht auch schon mal das Stützlager für das Kreuzgelenk. Vornehmlich

Fahrwerk und Bremse



Bei der Ur-Le-Mans saßen die Brembo-Sättel vor den Gabelstandrohren



Die Anbringung hinter der Gabel gehörte zu den Änderungen an der Le Mans II



Häufiger Mangel: Die Hülse des Federbeins ist am Rahmen festgerostet



Die alten, flugrostanfälligen Grauguss-Bremsscheiben sind neu nicht mehr zu...



...bekommen. Heute werden gern gelochte Edelstahlscheiben verwendet

dann, wenn der Besitzer an seiner Le Mans mit längeren oder kürzeren Federbeinen experimentierte. Auch eine unsauber justierte Schwinge beschert dem Kreuzgelenk ein kurzes Leben. Extremes Spiel im Antriebsstrang oder Vibrationen in der rechten Fußraste deuten auf das nahende Ende der Gelenkverbindung hin.

Eine klappernde Kupplung ist völlig normal, nur wenn bei gezogener Kupplung die Geräusche lauter werden, ist etwas faul. „Dann schlägt die Verzahnung der Stahlscheibe, die zwischen den beiden Kupplungsscheiben sitzt, ständig ins Schwungrad und bleibt hängen. Die Kupplung trennt nicht mehr sauber, wird heiß, rupft. Die Drehschwingungen erledigen irgendwann den Rest und ruinieren die Schwungscheibe“, weiß Martin, der auch die Ursache kennt: „Das passiert, wenn die Leute ständig an der Ampel mit gezogener Kupplung stehen bleiben.“

Guzzis V2-Motoren sind robust. Laufleistungen bis zu 100.000 Kilometer sind, regelmäßige Wartung vorausgesetzt, auch bei den Sportmodellen eher die Regel als die Ausnahme. Die Ersatzteilversorgung ist durch engagierte Händler gesichert. „Die Zylinderköpfe der Rundmotoren gibt es neu allerdings nicht mehr, sie müssen bei Bedarf überholt werden. Zylindersätze sind heute mit Nigusilbeschichtung erhältlich, auch solche zur Hubraumerweiterung. Alte Le-Mans-Zylinder besaßen eine Chromschicht, die bei hohen Laufleistungen im oberen Kolbenumkehrpunkt schon mal abplatzte“, berichtet der Werk-

stattmeister. „Schlecht für die Ölpumpe, die die Partikel ansaugte.“

Tuningmaßnahmen, von der reinen Hubraumerweiterung für mehr Drehmoment bis hin zur Leistungssteigerung durch größere Ventile, schärfere Nockenwellen und höhere Verdichtung, sind unter Guzzi-Freaks üblich. Gut gemachtes Motortu-

ning muss nicht an der Zuverlässigkeit des Le-Mans-Motors zehren. „Das Gehäuse und die Lager sind überdimensioniert. Auch der Antriebsstrang verträgt deutlich mehr Leistung und Hubraum“, sagt Michael Behrendt. „Zudem haben wir es heute mit viel besseren Materialien zu tun als vor 30 Jahren. Zylinder sind nigusilbe-

Die Konkurrenten: halbverkleidete Zweizylinder



BMW R 100 S

Bauzeit: 1976 bis 1978
Motor: Zweizylinder-Viertaktmotor
Hubraum: 980 ccm
Leistung: 65 PS
Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h
Neupreis: 10.190 DM
Heutiger Preis: 4.200 € in Zustand 3

OLDTIMER zuletzt in
MARKT 10/2009

Lenkerfeste Cockpitverkleidung und einen Zweizylinder mit Kardantrieb teilte die Nachfolgerin der legendären R 90 S mit der Le Mans, aber die beinharte Sportlichkeit der Guzzi ging der tourentauglichen BMW ab.



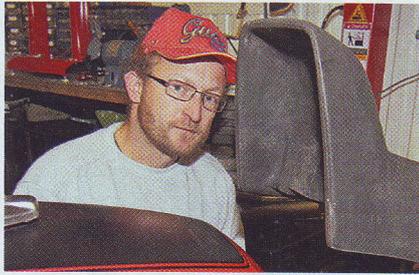
Ducati 900 SS

Bauzeit: 1975 bis 1980
Motor: Zweizylinder-Viertaktmotor
Hubraum: 864 ccm
Leistung: 68 PS
Höchstgeschwindigkeit: 205 km/h
Neupreis: 11.800 DM
Heutiger Preis: 9.900 € in Zustand 3

OLDTIMER zuletzt in
MARKT 8/2007

Der große Rivale der Le Mans auf dem heimischen Markt demonstriert die italienische Art von Sportlichkeit in Perfektion: ellenlang, breithart und nur mit den nötigsten Zugeständnissen für eine Straßenzulassung versehen.

Der Experte



Der gelernte Lkw-Mechaniker und Kfz-Meister Martin Gerstenmeier lebt Moto Guzzi wie kaum ein anderer. Noch nie war auf seinen Namen ein anderes Motorrad angemeldet als eine Guzzi, schwört der 34-Jährige. Und am liebsten ist er mit dem Gespann auf Tour. Einfach, weil diese Art der Fortbewegung an Fahrdynamik nicht zu überbieten ist, schwärmt er, und meint sein Le-Mans-Gespann mit V11-Sport-Motor.

schichtet, Nockenwellen grundkreisgebohrt und oberflächenbehandelt.“

Zu den beliebtesten Umbauten gehören Aluminium-Stirnräder zum Antrieb der untenliegenden Nockenwelle, die statt der serienmäßigen Steuerkette verwendet werden. Laut Michael Behrendt eine Geldverschwendung, die nichts einbringt: „Das Material der Räder ist zu weich und der Verschleiß hoch. Abgesehen davon fluchten die Bohrungen für Kurbelwellen- und Nockenwellenlagerung nicht so exakt, dass die Räder spielfreier arbeiten können. Lieber eine neue Steuerkette und den Kettenspanner der aktuellen Modelle verbauen, das ist außerdem preiswerter“.

Als unbestritten sinnvoll gilt jedoch der als Zubehör angebotene Ölwannezwischenring. Bei gleicher Ölmenge verhindert er ein Aufschäumen des Öls durch eine panschende Kurbelwelle. Das kann nämlich ansonsten bei voller Schräglage durchaus passieren. Als Option gibt es auch Zwischenringe mit außenliegendem Ölfilter, das erleichtert den Ölwechsel.

Gern nagt der Zahn der Zeit an der Elektrik; die hemdsärmelige Bastelei mancher Vorbesitzer tut ein übriges. „Fliegende Sicherungen, Baumarktstecker und Lüsterklemmen bedeuten den Anfang aller elektrischen Probleme“, stellt der HMB-Chef kategorisch klar. Nach mehr als 30 Jahren quittieren auch die bunten „Haribo“-Schalter der Le Mans II gern ihren Dienst, zumal der volle Strom durch sie hindurchfließt. Durch mit der Zeit anwachsende Übergangswiderstände werden die Kontakte so heiß, dass das Plastik schmilzt und die Kontakte ins Material hinein wandern. Das unterbricht die Stromzufuhr oder sorgt gar für einen Kurzschluss.

Der Drehstromgenerator von Bosch, der auch an den /5-Modellen von BMW ver-

wendet wird, arbeitet indes zuverlässig, wenn die vielen Anschlüsse von Regler und Diodenplatte gepflegt und vor Korrosion geschützt werden und die Federspannung der Kohlen stimmt. Die Leistung genügt auch heutigen Standards, wenn man auf größere Verbraucher wie Zusatzleuchten verzichtet. Ab der Le Mans II gab es einen belüfteten Zwischenring zwischen Lima-Deckel und Motorgehäuse (mit dem auch unsere Foto-Le-Mans-I nachgerüstet wurde). Zuvor überhitzten die Lichtmaschinen, und Rotorenanschlüsse lötetten sich reihenweise aus. Ein Kontrollblick durch eine Bohrung am Motorgehäuse zur Außenverzahnung des Schwungrads gibt Auskunft über den Zustand des Anlasserzahnkranzes, der Anlasser selbst bereitet kaum Probleme.

Eine elektronische Zündung wertet die Le Mans durchaus auf, obwohl die kontaktgesteuerte Zündung problemlos arbeitet. Nur gehören alle 3000 Kilometer die Kontakte auf korrekte Einstellung überprüft. Ebenso heben Federbeine von zum Beispiel Wilbers und auch progressive Ga-

belfedern von Wirth und Dämpferkartuschen von FAC den Preis einer Le Mans. Sehr positiv auf das Fahrverhalten wirkt sich eine gute Bereifung aus. HMB-Guzzi schwört auf den Bridgestone BT 45, der einen stabilen Seitenaufbau aufweist und auch bei diesen schmal bereiften, schweren Motorrädern nicht nachgibt.

Auch stahlummantelte Bremsschläuche werden heute gern verbaut, in unauffällig schwarzer Ausführung wirken sie wie originale Leitungen. Verbreitet sind gelochte Bremsscheiben aus Edelstahl, zumal es die originalen, rostanfälligen Guss-scheiben nicht mehr gibt. Auch die Bremszangen von Brembo sind nicht mehr zu bekommen, doch mit Reparatur-Kits können sie in Schuss gehalten werden. So zurecht gemacht, wird aus anfänglich 7000 Euro für eine ordentliche Le Mans am Ende auch schnell mal das Doppelte, wenn sie obendrein noch vollständig restauriert ist.

Text: Norbert Kappes

**Fotos: Norbert Kappes, Holger Neu
redaktion@oldtimer-markt.de**

Ausstattung



Knapp, orange-rot und stilbildend: die „Bikini“-Verkleidung der Ur-Le-Mans



Die Le Mans II trug deutlich mehr Plastik zur Schau – zum Missfallen der Fans



Tacho, Drehzahlmesser und stylische Kontrollleuchten: Le-Mans-I-Cockpit



Die Le Mans II bekam dann 1978 die Instrumente des Tourers SP spendiert



Moderne Zeiten: Mit betont kantiger Anmutung vieler Anbauteile wie...



...Armaturen und Rückleuchten schlug die Le Mans ein neues Guzzi-Kapitel auf