Ganz einfach

So simpel, so effektiv, so schön: Warum eine Guzzi Le Mans 1 zum favorisierten Motorrad eines Italo-Kenners wurde

1980 war die Zeit von Yamaha und BMW für Wolfgang Winke vorbei. Seither fährt er italienische Motorräder – Laverda, Ducati, aber vor allem Moto Guzzi. Zu Spitzenzeiten hatte er gleichzeitig bis zu 28 Motorräder in seinen Diensten, vom kleinen Guzzi-Galetto-Roller bis zum großen Ducati-Königswellen-Gespann. Wenn man ihn nach seinem bevorzugten Motorrad fragt, redet er nicht lange um den heißen Brei herum: „Die Le Mans 1. Ohne Wenn und Aber."

Motorräder kamen, Motorräder gingen. Exakt mitgezählt hat Wolfgang Winke nicht. Seit 1980 waren es allesamt italienische Maschinen, die durch die Hände des Krefelders gingen. Ein paar Exemplaren ist der Sammler und Schrauber seit einer halben Ewigkeit treu, mit anderen wurde er nicht recht warm, und sie gingen bald wieder. Die Favoritenrolle indes ist seit nunmehr 26 Jahren klar besetzt. Eine Guzzi Le Mans der ersten Serie hält die Position, ein frühes Exemplar, Jahrgang 1976. Und angesichts von bis zu 27 weiteren Motorrädern, mit denen es gleichzeitig in der Halle des Italo-Fans stand, hat es einiges zu sagen, dass im vergangenen Vierteljahrhundert fast 50.000 Kilometer auf dem Veglia-Tacho aufliefen.

„Ich fahre das Motorrad einfach gern, sein Gesamtpaket begeistert mich bis heute. Die Optik, der Sound, das Fahrwerk, der Motor. Ich schraube gern, mag aber trotzdem gerade die Einfachheit des Guzzi-Technik-Konzepts. Es erstaunt immer wieder, was die Konstrukteure aus dem simplen V2 rausgeholt haben. Ducati ersann eine extrem aufwendige ohc-Ventilsteuerung mit Desmodromik und Königswellen, Laverda arbeitete mit bis zu 1200 Kubik und drei Zylindern, aber wenn es drauf ankommt, hält das alte Stoßstangen-ohv-Triebwerk mehr als nur mit."

71 PS leistete der 844-Kubik-Motor ab Werk bei 6700 Touren. Tuner brachten ihn bald auf fast 1000 Kubik und straßentaugliche 100-PS-Literleistung, doch fast allen Versuchen, seine Le Mans zu modifizieren, widerstand Winke erfolgreich. Wer genau hinsieht, entdeckt Koni-Federbeine, einen Valeo-Anlasser anstelle des ursprünglichen Bosch-Teils und die Sitzbank der modellgepflegten 1977er Version. „Weil der Bosch-Startermotor öfter mal den Geist aufgibt und extrem viel Strom zieht, und weil sich der Schaumstoff der Originalbank so schnell auflöst", erklärt der Enthusiast seine Wahl, stellt aber klar, dass die richtige Bank und ein Anlasser des Erstausrüsters im Regal liegen. Ohnehin ist ihm die Originalität offensichtlich wichtiger als den meisten Le-Mans-Piloten, das verraten seine Ausführungen zu diversen Details der Maschine: „Hier, das

Noch verhalten farbenfroh: Ab 1977 kamen buntere Schaltereinheiten, die sich nicht des besten Rufs erfreuen

Bestens bestückt: Wolfgang Winke kaufte beizeiten reichlich in Italien ein. „Heute ist das kaum noch sinnvoll", sagt er. „Bei deutschen Händlern ist inzwischen vieles günstiger, und sie haben auch viele Nachfertigungen in Top-Qualität auf den Weg gebracht."

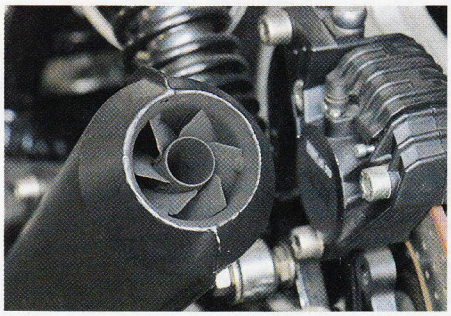
große Rücklicht, das hatten nur 1976er und frühe 1977er Modelle, genau wie den Drehzahlmesser mit der Skala bis 8000, die runde Bremsflüssigkeits-Kontrollleuchte für die Fußbremse des Integral-Bremssystems und die Schaltereinheiten am Lenker, die nicht so bunt sind wie die späteren."

26 Jahre, gut 50.000 Kilometer, eine (behutsame) Restaurierung – so lässt sich die Le-Mans-Karriere des Guzzi-Manns kurz zusammenfassen. Wobei statt von Restaurierung durchaus auch die Rede von einer großzügig erweiterten Inspektion sein könnte, denn weder lag ein nennenswerter Defekt vor, noch hatte die Optik auffällig gelit-

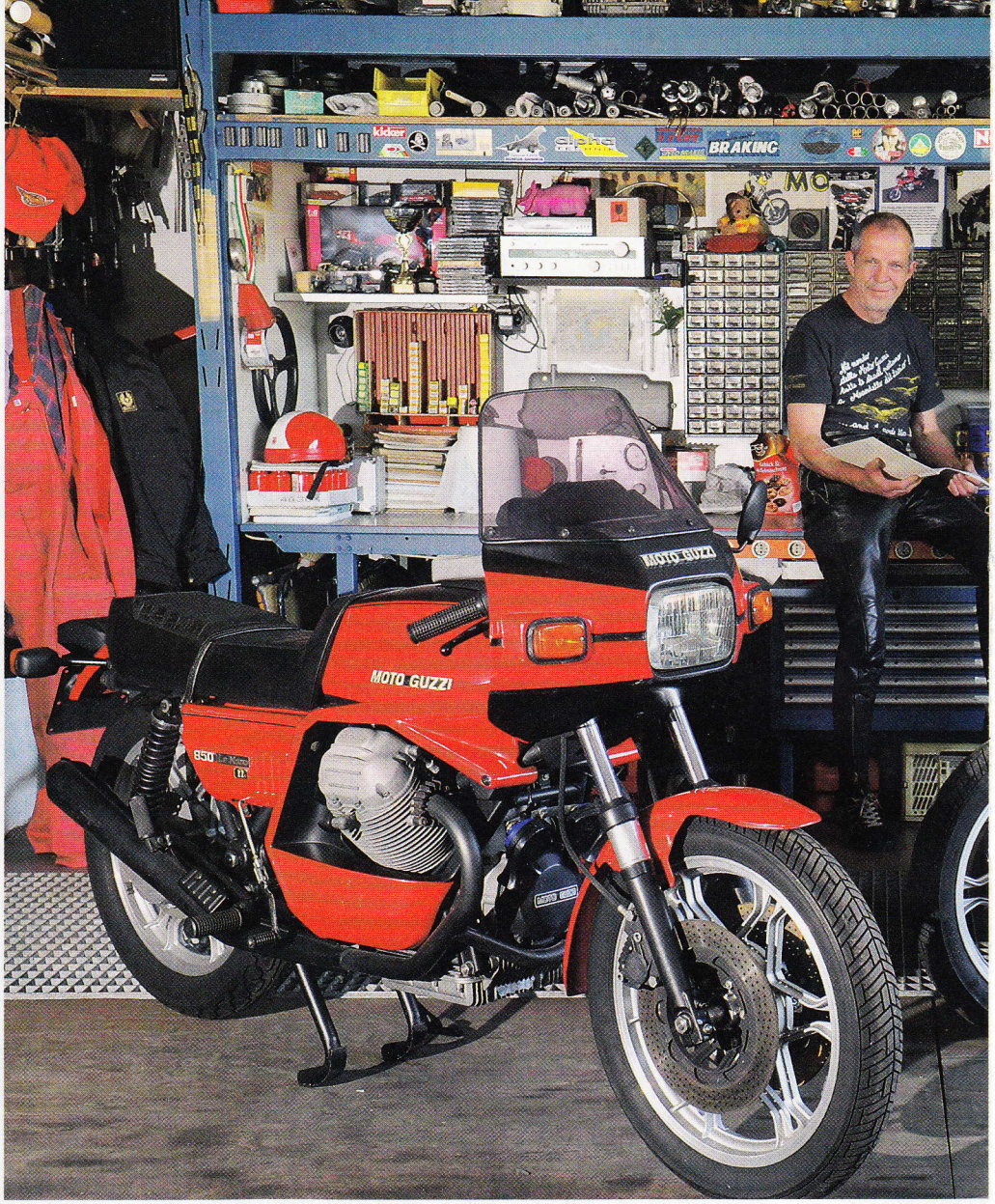
Die kleine runde Kontrolleuchte kennen nur Fahrer ganz früher Exemplare. Sie warnt vor zu niedrigem Bremsflüssigkeitsstand

ten. „Ich habe einfach gedacht, es wäre an der Zeit, mal nach dem Rechten zu sehen. Die Guzzis sind ziemlich solide konstruiert, aber wer die ersten Anzeichen von Verschleiß ignoriert, programmiert teure Folgeschäden. Ein gutes Beispiel ist die Ölbohrung in der Kurbelwelle. Die Welle selbst erreicht locker Laufleistungen von 100.000 Kilometern. Aber wenn die Bohrung sich früher mit Ölschlamm zusetzt, ist ein kapitaler Schaden die Folge."

Die Kurbelwelle ist ausgesprochen üppig dimensioniert und läuft gleitgelagert in zwei ins Gehäuse eingeschraubten Lagerschilden. Sie lässt sich auf drei Untermaße schleifen, aber bemerkenswerterweise waren Kurbel- und Hubzapfen trotz der Gesamtlaufleistung von etwa 80.000 Kilometern noch innerhalb der Einbautoleranzen. Winke polierte sie lediglich – nach der erwähnten obligatorischen Reinigung der Ölkanals. Die Pleuel winkelte

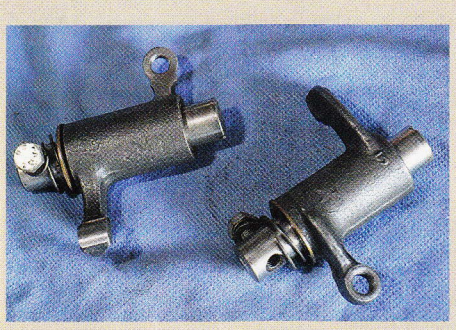


Immer der richtige Ton: Die Lafranconi-Auspuffanlage klingt fantastisch und war an der Einser-Le-Mans ab Werk verbaut

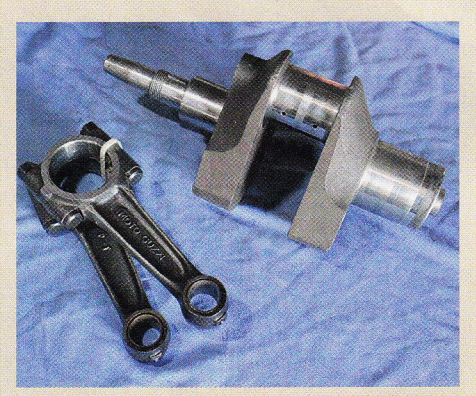


Kalkulierbares Risiko: Guzzis V2

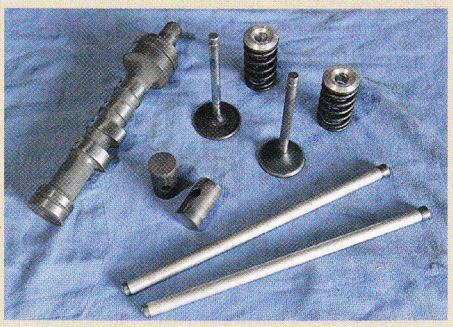
Der 90-Grad-Alu-V2 ist erzsolide konstruiert und bietet einiges an Reserven – selbst 125 PS wurden schon auf Basis dieses Aggregats realisiert! Für den „Normalverbraucher" dürfte es interessanter sein, dass Laufleistungen von 100.000 Kilometern und mehr bei entsprechender Behandlung keine Ausnahme sind. Und wenn's dann doch mal klappert: Praktisch alle Ersatzteile sind zu bekommen, ein Zylindersatz kostet beispielsweise nur rund 200 Euro, ein Satz Kurbelwellenlager etwa denselben Betrag. Ein Standardmotor lässt sich üblicherweise für 1500 bis 1800 Euro komplett revidieren.



Teuer und mitunter durch Pitting beschädigt: Neue Kipphebel kosten derzeit rund 120 Euro



Absolut solide: die gleitgelagerte (dreifach schleifbare) Kurbelwelle und ihre Pleuel

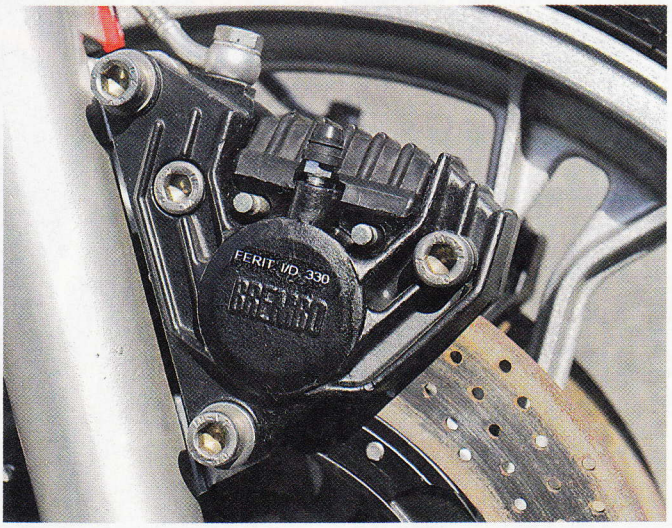


Nichts, was es nicht gibt: Alle Teile des Ventiltriebs sind lieferbar, teils in optimierter...

...Ausführung. Eine beliebte Modifikation: der Umbau auf federbelastete Steuerkettenspanner

Nachschlag gefällig? Wer will, kann 88er Zylinder montieren und so für 950 Kubik sorgen

Unter Schwestern: Winke besitzt mehrere Le Mans, darunter ein 5000-Kilometer-Exemplar der zweiten Serie (l.). Derzeit im Aufbau: eine eisblaue „Einser-Le-Mans"

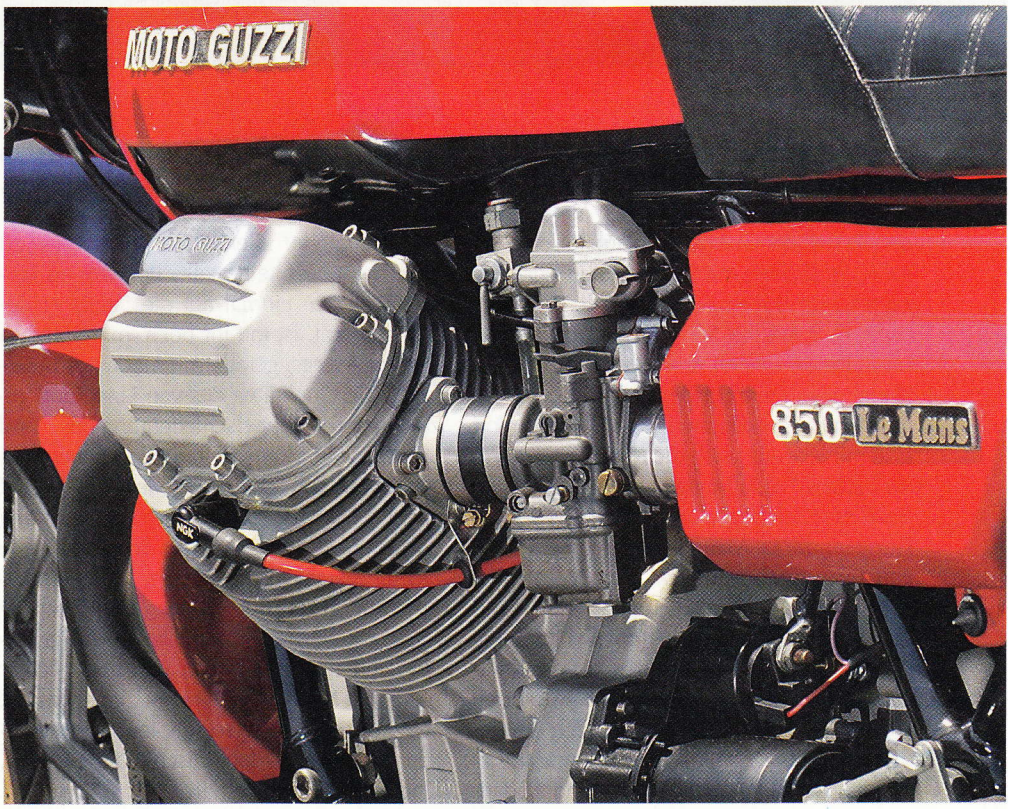


Ein Trumpf der Marke bis hinein in die Achtziger: das Integralbremsystem. Mit dem Fuß wird das Hinterrad abgebremst und gleichzeitig auch die Scheibe vorn rechts

er aus und buchste ihre Augen neu, dazu gab's neue Lager im Standardmaß, damit war der Kurbeltrieb kostengünstig saniert. Am Motor des Nordrheiners waren noch originale, unbeschichtete Zylinder montiert, die Winke bevorzugt. Auch ihr Maß und das der Kolben passte noch, weshalb auch diese Teile weiter im Einsatz blieben. Ein Blick auf den Motor reicht im Übrigen aus, um zu verstehen, dass ein Tausch der Teile irgendwann später auch bei eingebautem Aggregat stressfrei ist.

Die durch eine kurze Steuerkette angetriebene Nockenwelle ist hart im Nehmen und war auch in Winkes Motor intakt, ebenso wie Stößelbecher, Stößel und Kipphebel. Die Köpfe überholte der gelernte Kfz-Schlosser mit neuen Ventilführungen und -sitzringen – „vor allem, weil es diese Teile inzwischen aus modernerem, besserem Material gibt." Als einzige weitere Modifikation montierte Winke einen federbetätigten Steuerkettenspanner des Herstellers Stucchi, der das manuelle Nachspannen überflüssig macht. Ansonsten blieb technisch alles beim Alten, selbst die Unterbrecherzündung sitzt noch an ihrem Arbeitsplatz. „Die hat immer bestens funktioniert, warum sollte ich sie rausschmeißen?", fragt der pragmatische Schrauber.

Auch bei der Aufarbeitung von Rahmen und Schwinge blieb der Krefelder eher konservativ. Er strahlte und lackierte beides, eine Kunststoffbeschichtung kam für ihn nicht in Frage, wie er erzählt. „Auf einer Tour in die Alpen habe ich erlebt, wie bei einem Guzzi-Freund einer der Rahmenunterzüge einfach gebrochen ist. Der Rahmen war beschichtet, doch offensichtlich war durch feine Risse im Kunststoff und die Kapillarwirkung Wasser hinter die Schicht gelaufen, und der Rahmen rostete im Verborgenen, bis er nicht mehr stabil war. Seitdem ist das Thema für mich durch." Hinten gab's die erwähnten Konis, vorn neue Dämpfereinsätze in der Gabel –



Reichlich Nachschub: Zwei 36er Dell'Ortos mit Beschleunigerpumpe füttern den so logisch wie simpel aufgebauten Stoßstangen-V2, dessen Charakteristik von viel Schwungmasse geprägt ist

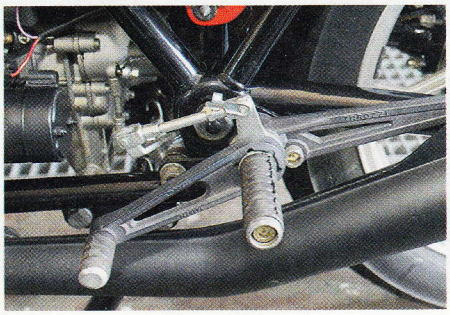
Le-Mans-Infos

Die Moto Guzzi Le Mans 1...

...lief nur von 1976 bis 1978 in Mandello am Comer See vom Band, 225 Kilo schwer und 206 km/h schnell. Etwa 2000 Exemplare entstanden und sind heute die gesuchtesten Vertreter der Sportmaschinen-Baureihe, was natürlich Auswirkungen auf den Preis der Maschinen hat.

Der Marktwert

Originale Exemplare im Bestzustand haben die 10-000-Euro-Marke längst hinter sich gelassen. Marktbeobachter *Classic Data* listet sie mit 12.000 Euro, für von Profis komplett neu aufgebaute Maschinen wurden aber auch schon rund 20.000 Euro aufgerufen. Eine komplette, originale Maschine als Restaurierungsbasis zu finden, ist vergleichsweise schwierig. Vorsicht: Der Guzzi-Baukasten ermöglicht es, Tourenmodelle relativ einfach zur Le Mans 1 umzustricken. Die Originale tragen Rahmennummern zwischen VE 11111 und VE 13040.



Eines der wenigen verbauten Zubehörteile: die zurückgelegte Fußrastenanlage des italienischen Herstellers Tarozzi

weitere Investitionen ins Fahrgestell waren nicht nötig."

In den Achtzigern und frühen Neunzigern deckte sich der Guzzi-Mann auf Reisen nach Italien großzügig mit Teilen ein und brachte auch schon mal ein Motorrad mit, etwa eine Le Mans 2 mit nur 5000 Kilometern auf der Uhr. „Heute lohnen Einkaufstouren auf den Stiefel nicht mehr. In Deutschland ist beinahe mehr zu bekommen als in Italien, dort sind mittlerweile auch die Maschinen teurer als bei uns." Jede Menge neue Getriebeteile aus dieser Zeit liegen in den Regalen des 58-Jährigen, die Le Mans 1 brauchte nichts davon, mit Ausnahme neuer Lager. „Wenn man sich in die Mechanik hineindenkt, Gefühl fürs Schalten entwickelt und nicht ständig brutale Lastwechsel provoziert, ist die Kraftübertragung langlebig. In meinem Motorrad arbeitet beispielsweise auch noch immer dasselbe Kreuzgelenk wie zu Beginn. Wer es schafft, Getriebe, Kreuzgelenk und Endantrieb komplett hinzurichten, muss sich auch warm anziehen: Die Überholung der kompletten Kraftübertragung ist teurer als die des Motors. 3000 Euro sind da schnell weg, wenn man nicht alles selber macht..."

Wohlgemerkt: Gefühlvoll unterwegs zu sein, heißt hier keinesfalls, langsam zu fahren. Wer sich einmal auf die Guzzi eingeschossen hat, ist mit ihr noch immer enorm flott unterwegs, gerade mit moderner Bereifung. Die Qualitäten des von Lino Tonti gezeichneten Doppelschleifenrahmens sind Legende, der Motor zieht mit herrlichem Ton sauber aus dem Drehzahlkeller hoch bis auf über 7000 U/min. Die Getriebeabstufung passt perfekt, und die große Schwungmasse des V2 erzieht begabte Fahrer zu einem feinen runden Fahrstil. Wer den Charakter der Maschine versteht, kann Ducati-Königswellen-Piloten Demut lehren und auch Fahrer moderner Maschinen den Hut ziehen lassen. „Und das mit einem so simplen Gesamtkonzept. Ist das nicht fantastisch?", fragt Winke. Und erwartet nicht wirklich eine Antwort.

Text: Lars Rosenbrock / Fotos: Andreas Beyer