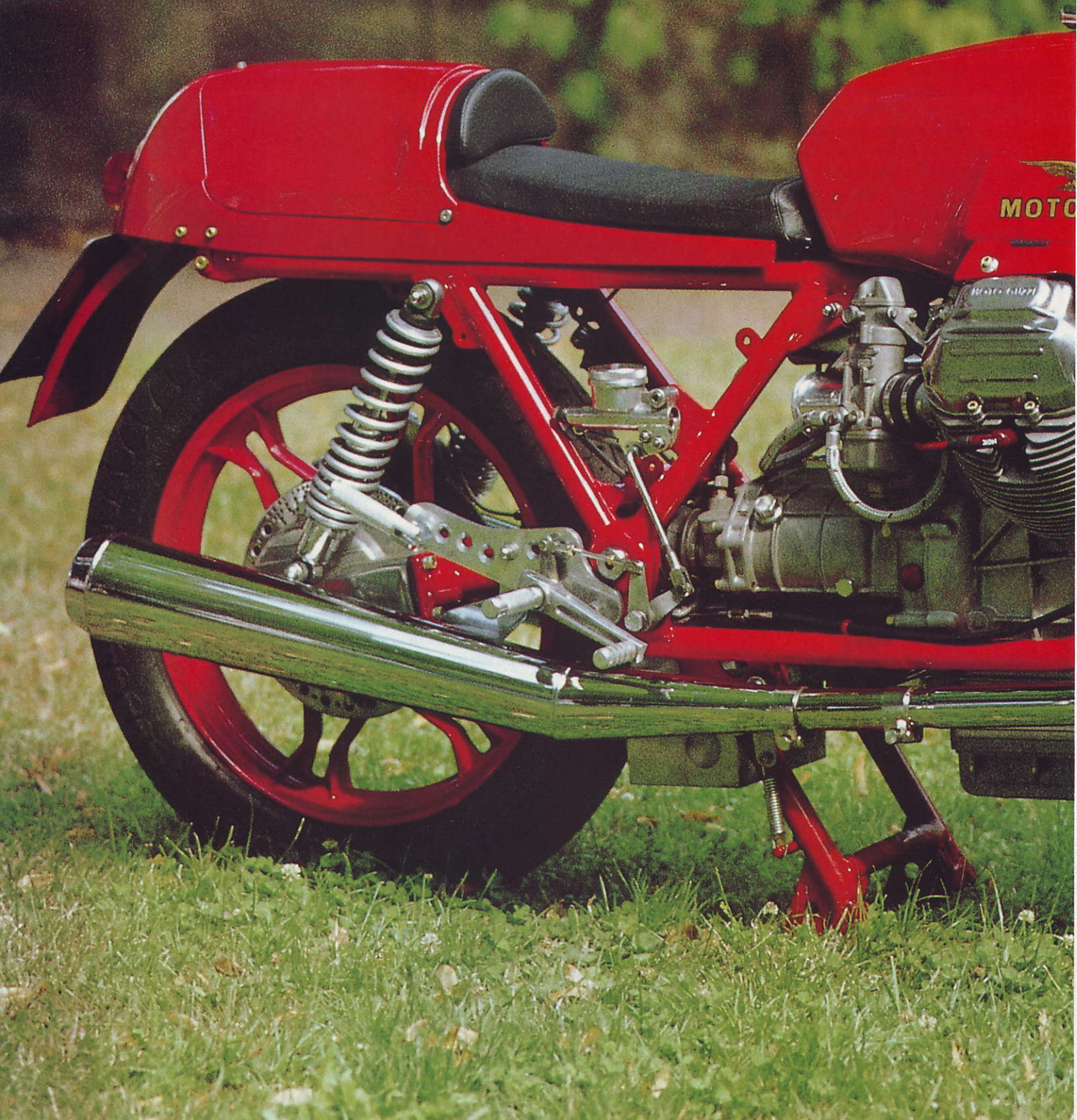


# Traum in Rot

Text: Peter Pfeiffer, Fotos: Rudi Anton, Peter Pfeiffer







Als die Moto Guzzi Le Mans I 1976 auf dem Motorradmarkt erschien, war sie eines der Zweizylinder-Motorräder schlechthin. Mit einer Spitzengeschwindigkeit jenseits der 200 km/h, gepaart mit einem Fahrwerk, welches diese enormen Fahrleistungen auch wirklich verkraftete, zählte die Guzzi zum engen Kreis jener Traummaschinen, die jedem Motorrad-Fan schlaflose Nächte bereiteten.



So oder so ähnlich erging es auch Achim Schneider, dem stolzen Besitzer der hier abgebildeten "Traum-Guzzi". Damals, im zarten Alter von 18 Lenzen, war er derart von jener Sportmaschine aus Mandello am Comer See fasziniert, daß ihn der Traum, einmal selbst eine solche Maschine zu besitzen, nicht mehr los ließ.

Er erinnert sich noch genau, was in ihm vorging, als er die Le Mans das erste Mal erblickte: "Obwohl ich mit Motorrädern nicht allzu viel am Hut hatte, begeisterte mich diese Italienerin. Die schmale und zierliche Optik und der im Kontrast dazu bullig und massiv wirkende Motor im Zentrum der Maschine waren beeindruckend. Und dazu diese Fahrleistungen und ein Fahrwerk, von dem Besitzer anderer Maschinen nur träumen konnten. Das Größte war jedoch der Klang, eben absolut offen. Kurz - ich war fasziniert, wenn, ja wenn da nicht das Styling gewesen wäre, welches die Guzzi irgendwie unförmig machte. Sicher, rückblickend muß man wohl sagen, daß die Le Mans I gegenüber ihren Nachfolgemodellen noch eine echte Schönheit war, verglichen mit anderen Italienerinnen ihrer Zeit fehlte ihr aber einfach die Eleganz!"

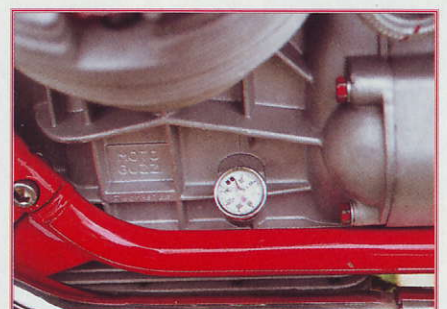
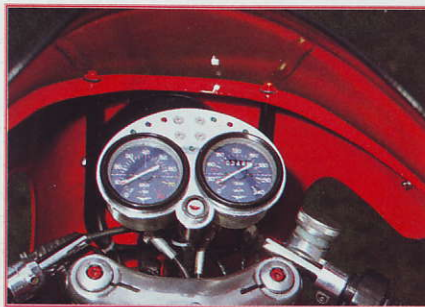
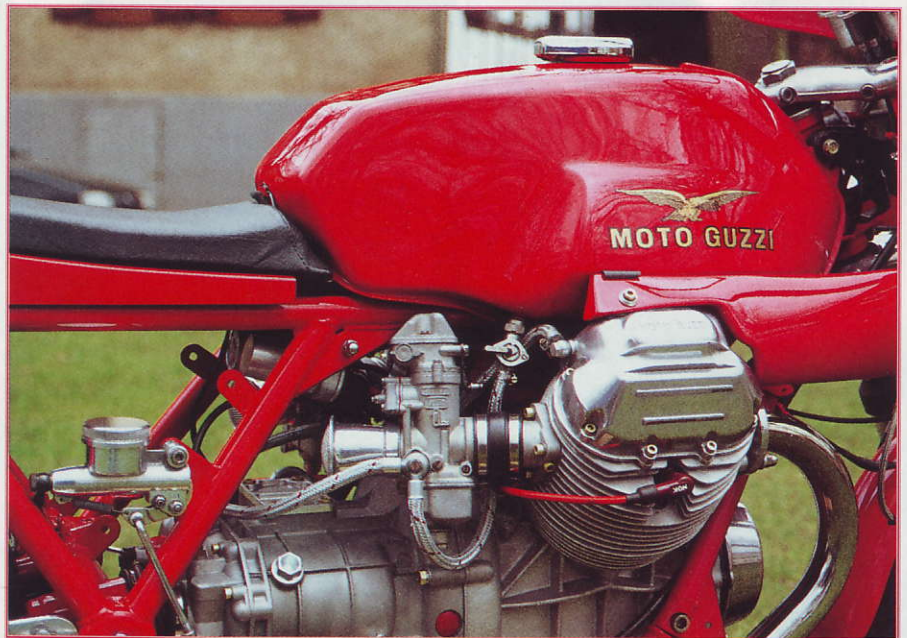
So verwundert es auch nicht, daß Achim Schneider an seiner Traum-Guzzi ein kräftiges Umbau-Programm vornahm, wie auf diesen Seiten ja unschwer zu erkennen ist. Doch zurück zur Vorgeschichte: Nach einigen "normalen" Motorradjahren, man schrieb inzwischen das Jahr 1989, und Achim hatte bis dahin einige BMWs und Hondas bewegt, sollte ein einschneidendes Ereignis sein bisheriges Biker-Leben völlig auf den Kopf stellen. Auf einem Lehrgang lernte Achim einen jungen Mann kennen, der ihm nach kurzer Zeit von seiner Le Mans I erzählte, die nicht mehr fahrbereit bei seinem Vater in der Garage stand. Und da dieser wohl seinen Sohn massiv unter Druck setzte, die Garage endlich wieder einmal für den eigenen PKW freizumachen, wußte der junge Mann weder ein noch aus. Die weitere Geschichte kann sich wohl jeder selbst denken, wenige Stunden später lud Achim die Maschine auf und transportierte sie nach Hause.

Die Guzzi war, wie befürchtet, in einem recht jämmerlichen Zustand. Es stellte sich heraus, daß die hintere Getriebeaufhängung gerissen war und sich in der

Elektrik einen hartnäckiger Kupferwurm eingenistet hatte. Aber die Schreckensliste der Entdeckungen sollte noch weiter gehen: Der Lenkkopfschlag war abgerissen, das Lenkkopflager defekt, die Kupplung festgerostet, der Hauptständer ausgeschlagen, das Gewinde der Ablassschraube des Kardangehäuses defekt, Rahmen und Schwinge stark korrodiert und der Tank verbeult. Die Bremsschläuche hatten Risse und diverse weitere Kleinteile wie etwa Tacho- und Drehzahlmesserwelle waren ebenfalls defekt. Als gelernter

KFZ-Meister war sich Achim über die weitere Vorgehensweise sofort im klaren: Komplett Demontage!

Rahmen, Räder, Schwinge, Bremszylinder, Bremsattel, Rastenanlage, Gabelbrücke und eine Menge Kleinteile wurden nun zum Sandstrahlen weggegeben, der Motor und das Getriebe wurden glasgestrahlt. Da sowohl der Kurbeltrieb als auch die Zylinderköpfe bereits vom Vorgänger überholt worden waren, erübrigte sich hier weitere Arbeit. In mühsamer Arbeit machte sich der stolze Besitzer nun daran, Ventildeckel, Lichtmaschi-





nendeckel, Tauchrohre und Gabelbrücken zu polieren. Auch das Alu-Cockpit, Brems- und Kupplungshebel, der Fußbremszylinder hinten, Kardangehäuse, Fußrastenanlage, der hintere Bremsanker und diverse Kleinteile wurden dieser Prozedur unterzogen. Der Motor und das Getriebe wurde mit goldeloxierten Alu-Schrauben bestückt, zur Befestigung von Motor und Getriebe verwendete Achim V2A-Stahlschrauben.

Um den Schwerpunkt möglichst weit nach unten zu verlagern und - wie bei diesen Maschinen beliebt - das Rahmendreieck frei zu bekommen, wanderte die Batterie unter das Getriebe. Achim verwendete hierfür den Batteriekasten der Firma Moto Spezial. Das Halteband, das eine Kontaktaufnahme der Batterie mit dem Getriebe verhindert sowie die notwendigen Plus- und Massekabel wurden selbst gefertigt. Ebenfalls von Moto Spezial stammt der abgespeckte Kabelbaum, der den originalen ersetzt. Da der mächtige Bosch-Anlasser der Guzzi ordentlich Strom benötigt, wurde statt des Verlegens von Kabeln mit großem Querschnitt eine Direktbetätigung des Starters montiert.

Um das Rahmendreieck auch wirklich frei zu bekommen, mußten einige elektronische Bauteile umziehen. Die beiden Zündspulen wanderten nach vorne, der Gleichrichter wurde durch einen elektrischen Regler der Firma Silent Hektik ersetzt, der unter dem Lichtmaschinendeckel sitzt. Ebenfalls von Silent Hektik stammt das elektronische Sicherungsrelais, es wurde unter dem Tank befestigt.

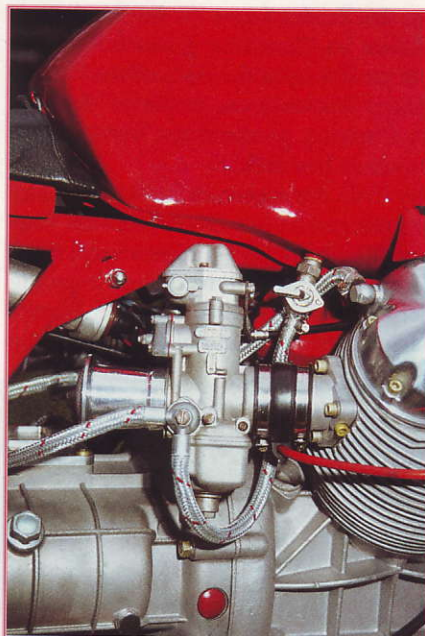
Anstelle der doch etwas unergonomischen Schaltereinheiten der originalen Le Mans I wählte Achim Schneider das Bauteil der Le Mans III, damit wanderten alle Bedienungselemente auf die linke Lenkerseite. Bei der Firma Seby-Poly orderte Achim die Halbschalen-Verkleidung, von P & W stammt der Wechselhöcker. Wer je solche Arbeiten in Angriff genommen hat, weiß, daß es mit dem einfachen Anschrauben der Zubehöerteile nicht getan ist. So mußten Halterungen modifiziert und Bauelemente angepaßt werden. Besonders die Verkleidung von Seby-Poly erwies sich hierbei als schwieriger Fall. Als das Werk endlich vollendet und zudem noch ein GFK-Kotflügel vorne montiert war, konnte Achim kein Kunststoff mehr sehen und wandte sich wieder dem Metallbau zu. Die Auspuffanlage wurde komplett von der Le Mans III übernommen, die Krüm-

merbefestigung, die Getriebeabdeckung und die beiden Hauptbremszylinderdeckel sind aus dem Vollen gefräst. Das Kardangehäuse wurde durch verschiedene Bohrungen erleichtert, die Ölwanne durch einen Zwischenring vergrößert und stahlummantelte Bremsschläuche angebaut.

Die Liste der weiteren Modifikationen ließe sich beliebig fortsetzen, ein Blick auf die Maschine läßt dies bereits erkennen: Rückspiegel, Ochsenaugen, Temperaturanzeige und so weiter und so weiter ... Rund 320 Stunden Arbeit stecken in

Achims "Traum in Rot", der Wert der Teile liegt bei etwa 12.000,- DM. Die Vollabnahme beim TÜV ging problemlos über die Bühne, und seitdem ist Achim nicht mehr zu halten. Sein Zweitmotorrad, eine Honda CBR 600, steht unberührt in der Garage. Ein perfektes Motorrad wie diese Honda scheint wohl doch nicht das allein Glückmachende zu sein.

Und Achim Schneider bringt es auf den Punkt: "Steigt man nach einer Ausfahrt von der Guzzi, so hat man das Gefühl, etwas vollbracht zu haben!" Dem ist eigentlich nichts mehr hinzuzufügen. □



## TECHNISCHE DATEN

### Moto Guzzi Le Mans I Umbau

#### Motor

Luftgekühlter Zweizylinder-Viertaktmotor, V 2 90°, längs eingebaut, eine kettengetriebene Nockenwelle über der Kurbelwelle, je zwei über Ventilstößel und Stoßstangen betätigte Ventile, Naßsumpfschmierung, zwei Dell'Orto PHF Vergaser, Ø 36 mm, E-Starter, 12 Volt Unterbrecherzündung, Lichtmaschine 280 Watt, Batterie 12 V/32 Ah.  
Bohrung x Hub: 83 mm x 78 mm  
Hubraum: 844 cm³  
Verdichtung: 10,2 : 1  
Leistung: 70 PS bei 7.300 min<sup>-1</sup>

#### Kraftübertragung

Primärtrieb über Zahnräder, mechanisch betätigte Zweischeiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe, Sekundärtrieb über Kardan.

#### Fahrwerk

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Telegabel vorn, Standrohr Ø 35 mm, Federweg 140 mm, Stahlschwinge mit zwei Koni-Federbeinen hinten, Federbasis dreifach verstellbar, Dämpfung vierfach verstellbar, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 300 mm, Einscheibenbremse hinten, Ø 242 mm.

#### Räder und Reifen

Leichtmetallgüßräder, vorne 18 x 3/2,15 mit Bereifung 100/90 V 18, hinten 18 x 3/2,15 mit Bereifung 120/90 V 18.

#### Maße und Gewicht

Länge: 2.190 mm  
Breite: 720 mm  
Höhe: 1.030 mm  
Radstand: 1.470 mm  
Gewicht (mit Öl, ohne Benzin): 214 kg  
Baujahr: 1978