

Frollein Lehmann

Moto Guzzi Le Mans 1 und 2:
Die italienischen Schönheiten
unter der Lupe



850 Le Mans

II

Eine Kreuzung aus supersportlicher Königswellen-Ducati und erzsolider Boxer-BMW wäre genau das richtige, meinen Sie? Moto-Guzzi-Fans sind sich sicher, dass „ihre“ Marke diese reizvolle Idee schon 1976 mit der Le Mans Wirklichkeit werden ließ. Sie schwören, dass ihre geliebte „Lehmann“ tatsächlich nur die besten Erbanlagen zweier Motorradbau-Philosophien in sich vereint. Nur manchmal soll Liebe ja tatsächlich blind machen...

Nein, Fans sind bekanntlich nicht eben objektiv. Doch auch übergeordnete Instanzen hatten, was die südländischen Gene der Le Mans betrifft, wenig zu mäkeln. Die ersten Tests der Fachpresse priesen 1976 ihre Fahrwerksqualitäten und ermittelten bemerkenswerte Fahrleistungen. 71 PS bei 7300 U/min, eine Spitze von 205 km/h und eine Zeit von rund fünf Sekunden für den Sprint auf Tempo 100 waren höchst beachtliche Werte! Dass schließlich der knappe Maßanzug der V2-Sportler die Betrachter begeisterte, verwundert niemanden, der eine Le Mans in Augenschein nimmt: Gelungen proportioniert, flach und gestreckt steht das Motorrad da und wirkt auf eine kaum zu erklärende Weise bullig und filigran zugleich.

Wir halten fest: Die Le Mans ist schnell, sie ist schön und sie ist mit einem guten Fahrwerk gesegnet – all das nicht nur nach zeitgenössischen Maßstäben. Doch wie verhält es sich mit der zweiten Hälfte ihrer Persönlichkeit? Wie robust ist die Technik der schnellen Guzzi, und wie aufwendig und teuer wird es, wenn es an eine Restaurierung geht?

Werfen wir also einen Blick auf die inneren Qualitäten der Sportlerin vom Comer See. Ihr Herz ist ein gleitgelagerter 90-Grad-V2, der ohne jeden konstruktiven Schnickschnack arbeitet. Eine Kette betätigt die untenliegende Nockenwelle, die zwei Ventile pro Zylinder über Stößel und Kipphebel ansteuert. Die Nockenwelle läuft direkt im Alu-Block, an ihrem Ende findet sich der Antrieb des Zündverteilers. Die Steuerkette übernimmt auch den Antrieb der Zahnradöl-pumpe. Auf dem vorderen Kurbelwellenstumpf arbeitet die Bosch-Drehstromlichtmaschine, beide Kurbelwellenlagerschilde sind einfach ins Gehäuse eingeschraubt. All das ist so logisch aufgebaut, als würde es sich um ein Demonstrationsmodell einer Ingenieurschule handeln.

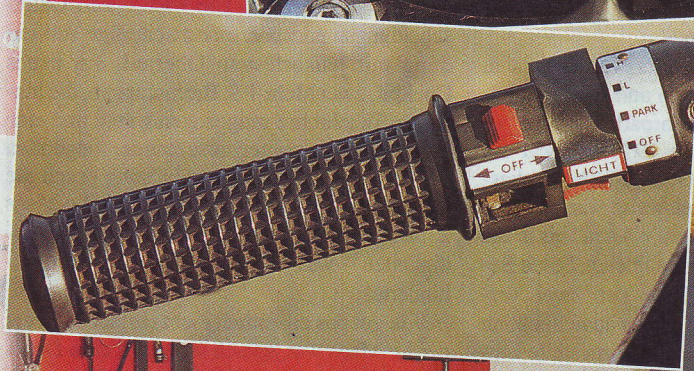
Das gewichtige Schwungrad ist mit der Kurbelwelle verschraubt. In ihm arbeitet eine Zweischeiben-Trockenkupplung, die die Kraft an ein komplett nadelgelagertes, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe weitergibt, in dem alle Bauteile vertrauenswürdig groß dimensioniert sind. Und da angesichts einer längs eingebauten Kurbelwelle nichts logischer ist als ein Kardanantrieb, schließt sich genau dieser an.

Klingt gut, ist gut – bestätigt auch Gert Gilbert, der sich seit Mitte der siebziger Jahre mit

den V2-Modellen aus Mandello beschäftigt, erst als Fahrer und seit 1995 auch professionell. „Die Technik ist vor allem eines: solide“, sagt der 44-jährige Inhaber der Bonner Firma Moto Classica. „Es gibt natürlich immer mal wieder Ausreißer, aber durchschnittlich kann man von einer Motorlaufleistung von 70.000 bis 80.000 Kilometern ausgehen.“ Eine Zeit lang hat die mäßige Qualität einiger Ersatzteile allerdings das Bild getrübt. Die Zylinder sind ein Beispiel: Bis etwa 1980 verbaute Moto Guzzi Zylinder mit hartverchromten Laufflächen, die vereinzelt Probleme machten. Anschließend wurden die Laufflächen nigusilbeschichtet, was die Lebensdauer tatsächlich verlängerte. Wer allerdings Ende der Achtziger anlässlich einer Überholung neue Nigusil-Zylinder kaufte, konnte das Pech haben, an Exemplare zu geraten, die keine 20.000 Kilometer hielten. Der Zulieferer Gilardoni hatte in dieser Zeit echte Qualitätsprobleme! So ärgerlich das war, zeigte sich dabei auch ein Guzzi-Vorteil: Kolben und Zylinder sind auch von Hobbyschraubern binnen drei Stunden gewechselt und kosteten damals knapp 600 Mark pro Paar. Heute liegt ihr Preis um 400 Euro – bei so manchem aktuellen Motorrad ist der Wechsel der Antriebskette viel teurer. Da ist es auch zu verschmerzen, dass sich die beschichteten Zylinder natürlich nicht ausschleifen lassen. Und noch ein Beispiel aus der jüngeren Vergangenheit hat Gilbert parat: „Die Kipphebel neigen bei hohen Kilometerleistungen zu Pitting. Eine ärgerliche Sache, denn sie gehören mit rund 95 Euro pro Stück zu den teureren Ersatzteilen. Vor ein paar Jahren erschienen dann Teile, die nichts taugten. Ich erinnere mich an einen neu aufgebauten Motor, in dem zwei nagelneu eingebaute Kipphebel nach nur 800 Kilometer schrottreif waren!“

Um den für ein Sportmotorrad der siebziger Jahre eher biederen Aufbau des Stoßelstangen-V2 zu verstehen, gilt es, einen Blick in die Guzzi-Vergangenheit zu werfen. Die Le Mans wurzelt nämlich nicht etwa in der großen Rennsport-Tradition des Werkes, sondern in der mageren Zeit der Sechziger. Das Werk lebte vor allem vom Moped-Bau, biederen kleinen Motorrädern und Behördenaufträgen. Die davon wahrlich nicht ausgelasteten Konstrukteure entwarfen praktisch als Fingerübung einen neuen 90-Grad-V2-Motor, den sie sich als Einbaumotor für den Fiat 500 vorstellten und der kurz darauf entsprechend zurechtgemacht in einem allradgetriebenen Lastendreirad der Gebirgsjäger zum Zuge kam. Als dann der italienische Staat ein neues Behördenmotorrad ausschrieb, das die alte Moto Guzzi Falcone ablösen sollte, besannen sich die Verantwortlichen in Mandello wieder des V2 und modifizierten ihn entsprechend der Anforderungen. Im Lastenheft der Behörden war unter anderem eine hohe Laufleistung der wichtigsten Komponenten gefordert (in der Literatur ist häufig von 100.000 Kilometern die Rede!), sowie ein einfacher und reparaturfreundlicher Aufbau. Das Ergebnis hieß Moto Guzzi V7 und gewann die Ausschreibung

Spitze: rund 205 km/h.
Nennrehzahl: 7300
Touren. Die Qualität der
Instrumente ist eher
mäßig, sowohl was
Anzeigegenauigkeit
als auch Lebensdauer
angeht



Kaum noch zu
bekommen: die
(qualitativ ebenfalls
mäßigen) Lenker-
armaturen und
Schalter





Logisch aufgebaut, solide bis ins Detail, einfach in Wartung und Reparatur: Die sportliche Le Mans profitiert vom Erbe der V7

mit jenem 35 PS starken 700er Motor, der zur konstruktiven Basis des Le-Mans-Triebwerks wurde. Kurz gesagt: Das Grundkonzept des Le-Mans-Motors wurde nicht in den Boxengassen von Imola und Monza geboren sondern in Behördenfuhrparks...

Die Le Mans debütierte 1976 und war ein echtes Kind des Moto-Guzzi-Modellbaukastens. Der Rahmen beispielsweise war bei allen „großen Guzzis“ der „Nach-V7-Ära“ bis in die neunziger Jahre praktisch baugleich. Seine Besonderheit: Mit Ausnahme der zwei verschraubten Unterzüge bestand er ausschließlich aus geraden Rohren, die eine enorm steife Einheit bildeten. Der 850er Motor entstammte dem Tourer T3, war aber dank höherer Verdichtung (10,2 : 1), großen Ventilen (37 und 44 Millimeter), größeren Vergasern (36er Dell'Ortos mit Beschleunigerpumpe) und neuer Auspuffanlage von 59 auf 71 PS (bei 7300 U/min) erstarkt.

Das Erscheinungsbild der Sportlerin war mit Ausnahme des von der 750 S3 stammenden Tanks eigenständig. Aluräder, Kotflügel, Seitendeckel, Sitzbank und Schutzbleche waren neu – und natürlich auch die kecke Lampenverklei-

dung. Zweieinhalb Jahre stand die „Lehmann“ so in den Verkaufsräumen, dann ging die zweite Serie an den Start. Die wichtigsten Unterscheidungsmerkmale: eine zweiteilige Verkleidung mit lenkerfestem Oberteil, ein neues Cockpit, zwei Mehr-PS, Bremszangen, die hinter die Tauchrohre umgezogen waren und eine Telegabel mit weiter auseinander liegenden Standrohren. Bis zu ihrer Ablösung durch die dritte Serie Anfang 1981 kämpfte die Le Mans 2 mit Fahrwerksunruhen bei hohen Geschwindigkeiten – was den Verkaufserfolg nicht verhinderte!

Wie gut das eigentlich recht einfache Rezept der Le Mans war, sprach sich nach dem Debüt schnell herum – und auch, dass sie Leistungsreserven bot. Viele der 850er-Le-Mans-Motoren wurden deshalb in der Vergangenheit von leistungshungrigen Besitzern getunt. Die benötigten Zutaten lagen (und liegen) bei jedem besseren Guzzi-Händler im Regal: Kolben und Zylinder mit 88 Millimeter Bohrung sorgen für knapp 1000 Kubik Hubraum, 40er Dell'Orto-Vergaser, die allgemein unter dem Kürzel P3 bekannte Nockenwelle sowie die schon fast legendären Lafranchoni-Rohre (die sich eher als Auspuff denn als Schalldämpfer verstehen) für reichlich Durchsatz. Dazu kamen größere Ventile und entsprechende Modifikationen des Zylinderkopfs. Rund 90 PS waren mit diesem vermeintlich einfachen Rezept erzielbar – vorausgesetzt der Job wurde sorgfältig erledigt. Tatsächlich gab es allerdings eine ganze Reihe von

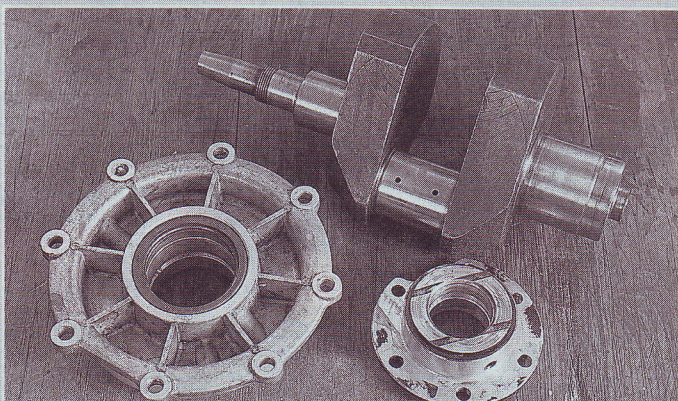
Motorrädern, die dann anschließend schlechter liefen als ab Werk...

Doch gehen wir ans Eingemachte: Worauf muss sich ein Guzzi-Novize einstellen, wenn es

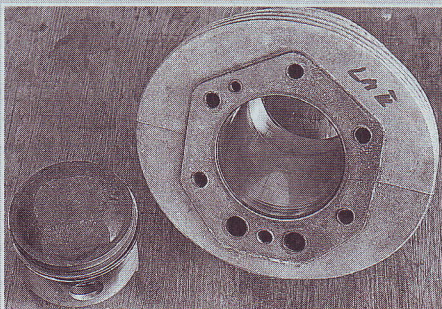
ans Schrauben geht? „Man lernt den logischen Aufbau der Triebwerke schnell schätzen“, erklärt Gilbert einleitend. „Wer ein wenig Erfahrung hat, ein Werkstatthandbuch und dazu die zum Abziehen der Lichtmaschine und der Zahnräder der Steuerkette nötigen Spezialwerkzeuge, den stellt das Zerlegen des Motors eigentlich vor keine Probleme. Prinzipiell ist die Technik frei von echten Schwachpunkten und die Ersatzteilversorgung gut. Das Schleifen der Pleuelwelle ist natürlich ein Fall für den Profi. Untermäßig gibt es in drei Größen, das vordere Lagerschild kostet 70, das größere hintere 100 Euro, dazu kommen noch die Lagerschalen der Pleuel mit 55 Euro. Prinzipiell muss natürlich darauf geachtet werden, dass die Ölbohrungen der Pleuelwelle gut gespült werden, aber eigentlich sind alle weiteren Arbeiten Routine, vom Tausch der Zylinder und Kolben bis hin zum Check der Ventilführungen und -sitze.“

Thema Ventiltrieb: „Es kommt vereinzelt vor, dass die Nockenwelle, die sich direkt im Alublock dreht, zuviel Laufspiel hat“, erklärt Moto-Classica-Mann Gilbert. „Zwei Reparaturmöglichkeiten gibt's, wenn man nicht zu einem anderen Block greifen möchte: das Aufschießen von neuem Material und die entsprechende Weiterbearbeitung auf dem Bohrwerk oder auch das Einsetzen von Lagerbuchsen. Beide Varianten sind aufwendig und teuer – und nicht jeder Motoreninstandsetzer kann diese Arbeiten erledigen. Ich habe übrigens die Erfahrung gemacht, dass der Verschleiß an den Nockenwellenlagern bei jenen Motorrädern größer ist, die spezielle, stärkere Steuerkettenspanner aus dem Zubehör montiert haben, beispielsweise vom italienischen Hersteller Stucchi. Ich rate deshalb von solchen Teilen ab.“

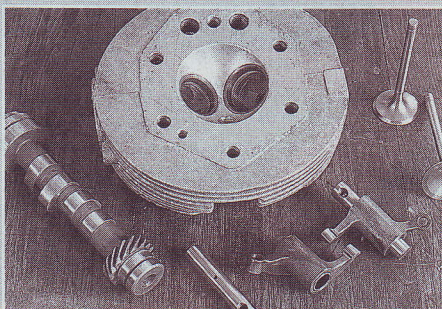
Guzzi-Insider kennen noch eine weitere Schwäche des Triebwerks, die gerne übersehen



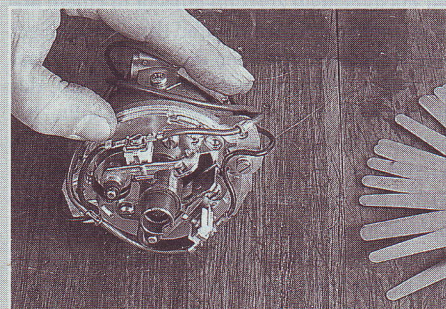
Üppig dimensioniert und langlebig: der Pleueltrieb. Die Lagerschilde werden einfach ins Gehäuse eingeschraubt. Sorgfältiges Wuchten ist sinnvoll



Wegwerfartikel: Die beschichteten Zylinder können nicht ausgeschliffen werden



Thema Ventiltrieb: Pitting an den Kipphebeln ist eine übliche (und kostspielige!) Erscheinung

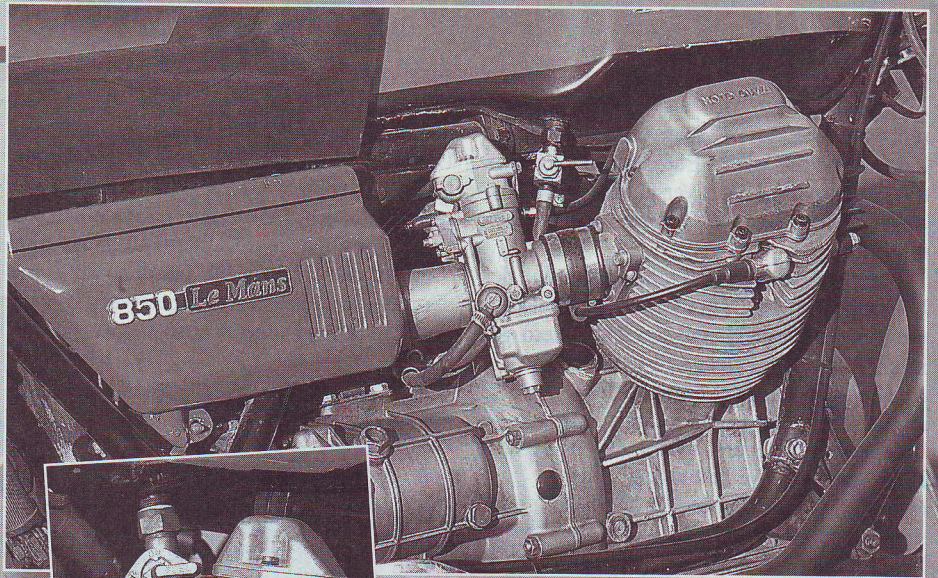


Frickelarbeit: Die Einstellung der Kontakte ist pfriemelig, muss aber sorgfältig gemacht werden

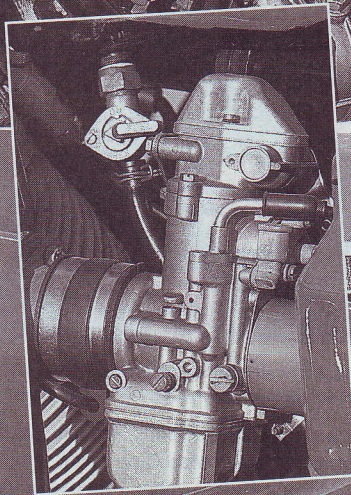
wird: Die originale Zahnradölpumpe ist häufig am Ende. Ihr Nebenrad ist nur einseitig im Pumpengehäuse gelagert – und eben diese Lagerung ist stark beansprucht. Beim leisesten Verdacht auf Verschleiß sollte die Pumpe gewechselt werden – mit rund 220 Euro kein billiges Vergnügen! Vereinzelt sind außerdem Moto Guzzi Le Mans anzutreffen, deren Kupplungen nur schlecht (und manchmal fast gar nicht) trennen. Ursache ist meist fortgeschrittenes Pitting an der Innenverzahnung der Kupplungsscheiben und dem Mitnehmer auf der Getriebeeinangswelle. Seit etwa zehn Jahren arbeitet Moto Guzzi hier mit großflächigeren Verzahnungen, die den Kräften besser gewachsen sind. Die neuen Teile passen für alle Fünfganggetriebe und beseitigen das Problem meist langfristig. Die Rotoren der Bosch-Limas bereiten zudem häufiger mal Kummer, sind aber – wie praktisch alles – neu zu bekommen. Ihr Preis: 102 Euro im Tausch, 306 Euro neu.

Wichtig: Beim Zusammenbau kann (und sollte) der Motor in zwei Punkten optimiert werden: Die Gewichte von Kolben und Pleuel sollten miteinander verglichen und einander angepasst werden – die Serienstreuung war ab Werk beachtlich, manchmal gar größer, als sie laut Werkstatthandbuch vertretbar war! Außerdem ließ die Wuchtung des Kurbeltriebs zu wünschen übrig – was gute Motorenbauer natürlich korrigieren können.

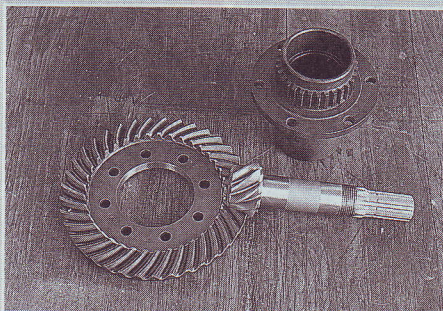
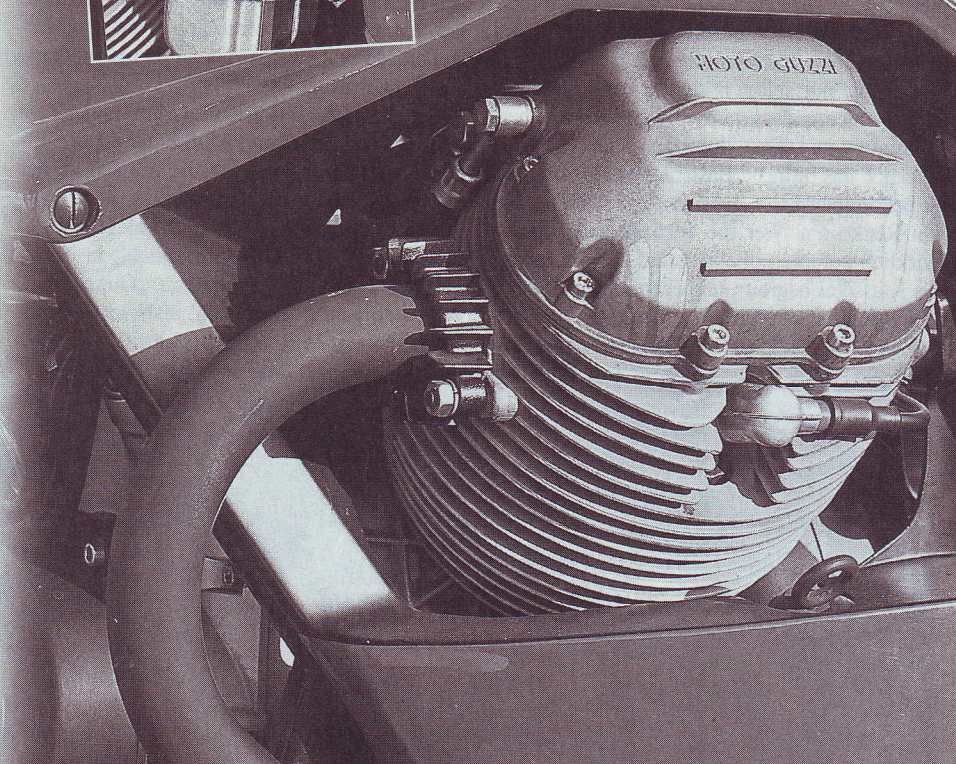
Bleibe noch die Kraftübertragung zu erwähnen. Grundsätzlich gilt: Alle Teile sind solide dimensioniert und langlebig. Da aber viele Motorräder dank ihrer Marathon-Qualitäten (und des Fahrspaßes, den sie bieten) erhebliche Laufleistungen aufweisen, kann doch einmal Arbeit nötig werden. Anders als für die frühen V7-Vierganggetriebe sind für die Fünfgangboxen fast alle Teile lieferbar – die Preise sind allerdings happig! Eine Vorgelegewelle schlägt mit 400 Euro (!) zu Buche, eine Hauptwelle mit 139 und eine Ausgangswelle mit 227 Euro. Das Radpaar des fünften Gangs kostet beispielsweise 118 Euro – und ehe sich der Guzzi-Novize versieht, sind 1500 Euro versickert... Wie das Getriebe ist auch der Endantrieb (für dessen Schmierung Guzzi-Profi Gilbert 140er Getriebeöl mit Zusatz von fünf Prozent Molykote A empfiehlt) meist ein Fall für den Profi – und im Falle eines Falles teuer: Teller- und Kegelrad (die mit Distanzscheiben sorgfältig einjustiert



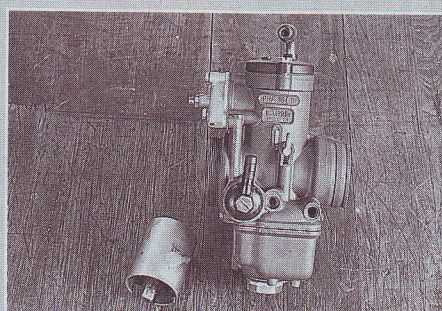
Ein Motor wie ein Denkmal: Bis 90 PS lassen sich mit relativ wenig Aufwand aus dem Guzzi-V2 zaubern



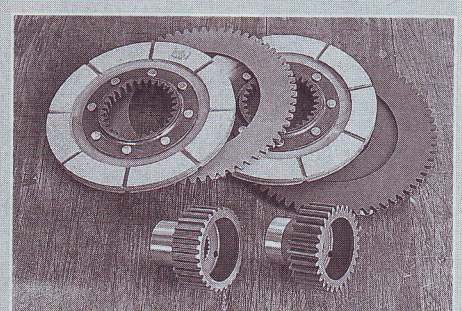
MOTO GUZZI



Teure Teile: Wenn der Endantrieb fällig ist, ist ein solide gefülltes Girokonto gefragt



Verschleißteil: Die Rundschieber der 36er Dell'Orto-Vergaser schlagen schnell aus



Verschlossene Mitnehmerverzahnungen können die Kupplungsfunktion stark beeinträchtigen

sein wollen) kosten 249 Euro, dazu kommen die Lager zum Preis von 35 Euro, das Kreuzgelenk für 150 Euro (ein echtes Verschleißteil) und die Arbeitszeit – und wieder sind 1000 Euro futsch...

Auch die Mitnehmerverzahnungen auf der Rückseite des Tellerrads und im Hinterrad können von den zurückliegenden Kilometern gezeichnet sein. Ein Insidertipp: Wenn eine Le Mans mit einer erstaunlich geringen (aber nicht nachvollziehbaren) Laufleistung angeboten wird, kann ein Blick auf diese Verzahnungen nach dem Ausbau des Hinterrads Klarheit schaffen. Nach 20.000 oder 30.000 Kilometern darf hier noch nicht viel Verschleiß zu sehen sein. Ist dies dennoch der Fall, stimmt entweder der Tachostand nicht oder die Maschine wurde extrem hart herangenommen...

2500 Euro für die Kraftübertragung, dazu 2000 Euro für eine normale „große“ Motorüberholung, dazu noch ein Verschleißteil hier und etwas Kosmetik dort, vom Anschaffungspreis nicht zu reden – wer die Addition beherrscht, wird in Anbetracht solcher Summen schnell etwas blass um die Nase. Gert Gilbert gibt dennoch Entwarnung: „Das volle Programm ist nur selten nötig, da kann es schon eher passieren, dass man mit einer gründlichen Reinigung und Einstellung davon kommt. Wer wirklich das billigste Basismotorrad kauft, das er bekommen kann, geht aber natürlich immer ein Risiko ein. Wer die Technik aber einmal wirklich komplett überholt und sein Motorrad als Klassiker begreift, und entsprechend pfleglich behandelt, hat für lange Zeit ausgesorgt!“

Zwei Dinge können im Alltag mit der Italienerin ein wenig Nerven kosten. Zum einen ist

das die etwas fummelige Einstellung der beiden Unterbrecherkontakte (die unbedingt sorgfältig geschehen sollte!). Der Verteiler versteckt sich rechts unter dem Tank, und könnte deutlich besser zugänglich sein. Außerdem muss zum Wechsel des Ölfilters die Ölwanne ab – was skrupellose Guzzisten mitunter von der Einhaltung der Wartungsvor-

dünnem Öl nicht lauter werden. Im Gegenteil: Bei Betriebstemperatur sollte der Motor mechanisch eher leiser sein, sonst ist Verschleiß zu erwarten. Die Kupplung sollte gut trennen und die Gänge sollten sich sicher durchschalten lassen. Wenn auch aus Getriebe und Kardan keine

verdächtigen Geräusche kommen, ist man meist auf der sicheren Seite.“

Viele der Sport-Guzzis wurden auch optisch modifiziert. Insbesondere Modelle der zweiten Serie mit

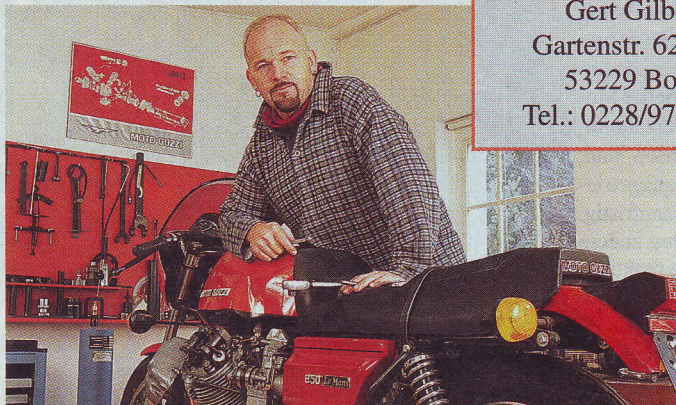
der eher ungeliebten zweiteiligen Verkleidung wurden fast zwangsläufig umgebaut. Höckersitzbank, Alu-Tank, kleine Seitendeckel und eine Verkleidung à la Ducati SS waren die beliebtesten Zutaten. Selbst Szene-Insider müssen in der Regel ein wenig länger überlegen, wenn sie gefragt werden, wann ihnen das letzte Mal eine völlig originale „Zweier-Lehmann“ über

den Weg gelaufen ist... Wie bei vielen anderen Motorrädern der siebziger Jahre ist auch bei der Le Mans der Originalzustand gefragt denn je. Die Rückrüstung in den Urzustand ist dank der großen Stückzahlen (rund 2000 Le Mans 1 und 2 wurden allein in Deutschland verkauft) aber viel problemloser als bei anderen italienischen oder auch japanischen Supersportlern. Lediglich bei den (qualitativ miesen) Armaturen und Instrumenten stockt der Nachschub. Aber das dürfte wohl kaum ein Hinderungsgrund sein...

**Text: Lars Rosenbrock
Fotos: Andreas Ratering**

Die Adresse

Gert Gilbert
Gartenstr. 62 – 68
53229 Bonn
Tel.: 0228/9739348



Schön, schnell und dennoch erstaunlich unkapriziös: „Im Großen und Ganzen ist die Technik wirklich problemlos“, urteilt Gert Gilbert über die Le Mans

schriften abhält. Gert Gilbert: „Ich habe tatsächlich einmal in einer Maschine einen laut Herstellerdruck 15 Jahre alten Filter gefunden – und ganz frisches Öl...“

Die Preise der billigsten Le Mans liegen derzeit zwischen 2500 und 3000 Euro, echte Spitzenexemplare der ersten Serie kratzen an der 8000er Marke. Bei letzteren sollten die Investitionen in die Mechanik freilich belegt und garantiert sein. Gert Gilbert empfiehlt in jedem Fall eine ausgedehnte Probefahrt: „Guzzis klappern naturgemäß ein wenig, insbesondere der Ventiltrieb macht einigen Lärm. Die Geräuschkulisse darf aber bei warmem und damit

