MARATHON-MODUS

Die **Moto Guzzi Le Mans II** war ab 1978 das sportliche Flaggschiff der Marke – und begeisterte schon damals mit echten Allround-Qualitäten. Ein Fan wählte fast vier Jahrzehnte später ausgerechnet sie, um jahrelang „Kilometer zu fressen"!

Arbeitsweg: 125 Kilometer. Mal zwei. Täglich. Der eine denkt da über eine Bahncard nach, der andere guckt in Turbodiesel-Prospekten bei der Verbrauchsangabe auf die Stelle hinterm Komma. Hubert Casanova hatte eine andere Idee, machte sich auf die Suche nach dem passenden Motorrd – und traf eine auf den ersten Blick erstaunliche Wahl!

Hubert Casanova ist Vertreter einer beinahe ausgestorbenen Motorradfahrerspezies. In Zeiten, in denen selbst Tourenmaschinen bevorzugt auf Anhängern in den Urlaub getrailert werden, steigt er praktisch alltäglich für jeden weiteren Weg aufs Motorrad, und das zwölf Monate im Jahr. Ausnahme: Glatteis oder geschlossene Schneedecke. Gekauft hat der Holländer in seinem Leben viele Maschinen, verkauft fast keine. Einige seiner Lieblingsstücke parken im Wohnhaus, darunter eine Guzzi-V7-Sport, mit der Casanova und seine Frau Judith es bis in die Ost-Türkei und nach Marokko schafften. Andere Maschinen erzählen im Keller von der Zweiradkarriere. „Da, die Guzzi Nuovo Falcone, mit der bin ich jahrelang alltäglich unterwegs gewesen. Aber für lange Strecken war sie mir einfach zu lahm. Am Ende war die Cagiva 900 Elefant meine Alltagsmaschine. Aber als ich dann begonnen habe, 125 Kilometer entfernt in Maastricht zu arbeiten, stellte sich schnell heraus, dass sie für diesen Arbeitsweg völlig ungeeignet war." Der einfache Grund: der hohe Wartungsaufwand, begonnen bei der Kettenpflege, endend bei der Ventilspieleinstellung. Die ist beim Desmo-Motor alle 10.000 Kilometer angesagt. Klingt überschaubar, ist es aber nicht. Denn bei der Elefant muss dazu der hintere Zylinderkopf des V2 ausgebaut werden. Das geht wiederum nur bei ausgebautem Motor – und 250 Kilometer Arbeitsweg plus die eine oder andere Spritztour sind gleichbedeutend mit 10.000 Kilometern alle sieben bis acht Wochen...

„An einer Norton habe ich das Schrauben gelernt, auf Guzzis die meisten Kilometer gesammelt. Markenfixiert bin ich nicht, es geht mir um die Emotionen beim Fahren. Und da liegt Guzzi für mich weit vorn"

Hubert Casanova

Voll restauriert? Natürlich nicht. Der Guzzi sind die Spuren von über 200.000 Kilometern anzusehen. Was mehr zählt als Perfektion: Ein Knopfdruck und die Italienerin bollert los – und ist bereit, für die nächsten zigtausend Kilometer Alltag und Fahrspaß

Für ein Sportmotorrad außergewöhnlich: der Kardan, logischer Teil des Antriebskonzepts mit längs liegender Kurbelwelle

Ein Ölwechsel alle acht Wochen – da ist die Zubehör-Ölwanne mit außenliegendem Filter ihren Preis mehr als wert!

Der Besitzer

› **Hubert Casanova (55)** und seine Frau Judith sind seit den frühen Achtzigern Guzzi-Fans. Eine V7 Sport, die sie nach Marokko, ans Nordkap und in die Osttürkei brachte – und einmal auch trotz gebrochener Kurbelwelle(!) zurück nach Hause – machte 1983 den Anfang. 850 Eldorado, Nuovo Falcone V35 und V50 folgten – und schließlich vor rund acht Jahren die gezeigte Le Mans II.

Es gibt moderne Motorräder, die wie gemacht sind, um Kilometer zu fressen, doch Casanovas Geschmack in Sachen Zweirad ist nach eigenem Bekunden in den achtziger Jahren stehen geblieben. Dazu kam diese alte Vorliebe für Moto Guzzi – Vorhang auf für die Le Mans II, die ein alter Motorradkumpel noch in der Garage hatte, „verschönert" mit einer absolut nicht geschmackssicheren Vollverkleidung samt Tank-Sitzbank-Monocoque sowie nicht originaler Instrumenteneinheit und mit immerhin bereits gut 80.000 Kilometern auf der Uhr. 80.000 Kilometer, denen in den kommenden drei Jahren rund 150.000 folgen sollten, aber der Reihe nach...

„Die Optik der Maschine war mir erst einmal egal", blickt Casanova zurück. „Die Le Mans bekam eine große Inspektion, eine neue Batterie und eine Zubehör-Ölwanne mit gut zugänglicher außenliegender Ölfilterpatrone, dann ging es mit Tempo 130 Reisegeschwindigkeit gut drei Jahre auf die Autobahn. Die Bilanz dieser Zeit – in aller Kürze: Neben typischen Verschleißteilen wie Reifen und Bremsbelägen musste ich einmal den Lichtmaschinenrotor tauschen und eine Kopfdichtung. Als ich die wechselte, stellte ich dann auch fest, dass tatsächlich noch die originalen, nicht nikasilbeschichteten Zylinder montiert waren! Das vorläufige Ende meines ‚Dauertests' hatte eine ziemlich ungewöhnliche Ursache: einen Riss im Getriebegehäuse im Bereich der Anlasseraufnahme, vermutlich als Folge einer heftigen Fehlzündung während eines Startversuchs. Dazu kam der mittlerweile ziemlich abgerockte Allgemeinzustand der Le Mans. Das recht preiswerte neue Getriebegehäuse war frisch gestrahlt und wirkte wie ein totaler Fremdkörper, als es mit neuen Lagern und den gut erhaltenen Innereien des alten Räderwerks bestückt neben dem rostigen Motorrad lag. Von da ab entwickelte die Sache eine gewisse Eigendynamik..."

Um das Getriebe zu wecheln, muss auch der Motor ausgebaut werden, und dazu wollen die geschraubten Unterzüge des legendären Tonti-Rahmens, dessen gerade Rohre sich eng um den Antrieb schmiegen, demontiert sein. Auch etliche Anbauteile sind bei dem Job im Weg, und wenn auch die erst weggeschraubt sind, stellt sich zwangsläufig die Frage: Warum nicht Nägel mit Köpfen machen? Und vor allem: Warum dem Sportmotorrad nicht wieder zu seinem ursprünglichen, attraktiven Outfit verhelfen?

Die dreiteilige Verkleidung, Tank und Seitendeckel konnte unser Schrauber bemerkenswert einfach auftreiben. Der Hintergrund: Die Sportmaschine aus Mandello wurde schon früh und wird noch immer gerne zum Café Racer umgebaut, wobei üblicherweise

„Meines Wissens hat der Vorbesitzer einmal die Kurbelwelle geschliffen und Untermaßlager montiert. Ansonsten ist die ‚Hardware' bis heute die erste."

Hubert Casanova

Flott ums Eck: Das Fahrverhalten der Le Mans II war einst nicht unumstritten. Hubert Casanova hat indes nichts Negatives zu berichten

› INFOS & FAKTEN

Vier Baureihen der Moto Guzzi Le Mans entstanden...

...**zwischen 1976 und 1993** und bewiesen, wie leistungsfähig die scheinbar so simpel aufgebauten Stoßstangen-ohv-V2 der Marke waren. Die Le Mans I trat mit 70 PS aus 850 Kubik gegen deutlich erstarkte japanische, itralienische und deutsche Konkurrenz an. Auch dank des famosen Tonti-Rahmens und der gut funtionierenden Integralbremse, bei der die Fußbremse gleichzeitig auf die hintere und eine der vorderen Bremsscheiben wirkt, wurde aus dem vermeintlichen Nischenmodell ein überragender Verkaufserfolg für die Firma vom Comer See. Mehr als 7000 „Einser-Le-Mans entstanden in drei Jahren und belegten, dass ein ausgemachtes Sportmotorrad alltagstauglich sein kann. **Heute ist die Ur-Le-Mans das gefragteste Modell und erzielt im guten Originalzustand Preise zwischen 12.000 und 15.000 Euro.**
1976 revolutionierte BMW die Motorradwelt mit dem Modell R100 RS und der ersten serienmäßigen Vollverkleidung. Bei Guzzi – einst Aerodynamik-Pionier mit eigenem Windkanal (!) – erkannte man die vergebenen Chancen und verpasste der **Le Mans II 1978 eine dreiteilige knapp geschnittene Verkleidung mit lenkerfester Cockpit-Kanzel.** Auch die Telegabel wurde modifiziert. Woran es auch lag: Das zuvor untadelige Fahrverhalten wurde nun kritisiert, insbesondere leichtere Fahrer kämpften jenseits der 160 km/h mit einer Pendelneigung, der das Werk in der Folge mit einer optimierten unteren Gabelbrücke und verbesserten Dämpfern und Federn begegnete. Den Erfolg der Maschine (wiederum entstanden mehr als 7000 Exemplare) tat die Kritik keinen Abbruch, zumal weder die japanische Konkurrenz noch BMW bei Topspeed ruhiger lagen. **Wer heute eine gute Le Mans II sucht, stößt auf Preisforderungen zwischen 10.000 und 12.000 Euro.**
1981 erschien die Le Mans III, allgemein gefeiert als beste Moto Guzzi, die je das Werk verließ. Das Fahrwerk der Maschine mit wieder deutlich kleinerer Verkleidung war untadelig und der Motor mit den nun eckigen und nikasilbeschichteten Zylindern auf 77 PS erstarkt. Etliche Dtailverbesserungen machten die „Dreier-Lehmann" bemerkenswert zuverlässig und problemlos, alltagstauglich, wartungs- und reparaturfreundlich war sie sowieso. Insbesondere die deutschen Motorradfahrer liebten sie – **von den mehr als 10.000 gebauten Maschinen verkaufte sich ein Viertel hierzulande!** Viele Fans nutzten das Potential des V2 und rüsteten weiter auf – auf knapp 1000 Kubik samt scharfer Nocke, großer Ventile und Vergaser. Sie erzielten regelmäßig rund 95 PS – immer noch genug, um mit dem „Landmaschinen-V2" mit den Superbikes der Konkurrenz mitzuhalten! Die Qualitäten der Maschinen wollen heute wieder bezahlt sein – **im Topzustand mit knapp 10.000 Euro.**
Die Karriere der Le Mans IV startete 1985 mit 81 PS aus nun 949 Kubik – und mit einer kapitalen Fehlentscheidung! Dem Trend der Zeit folgend hatte sie ein 16-Zoll-Vorderrad anstatt des alten 18-Zoll-Teils. Handlicher sollte die Maschine so werden – tatsächlich wurde sie kippliger und auch eine Pendelneigung bei hohen Tempi war wieder da. Das Werk änderte daraufhin Fahrwerksgeometrie, Gabeldämpfung und Fahrwerksdetails aber erst die Rückkehr zum 18-Zöller vorne brachte das Sportmotorrad ab 1987 wieder auf Kurs, **nun einfach Le Mans 1000 genannt**. Die alten Qualitäten waren zurück, die Konkurrenz aber inzwischen leistungsstärker und fahrwerkstechnisch verbessert. In dieser Konkurrenzsituation tat sich die Le Mans IV bzw. Le Mans 1000 zunehmend schwer, zumal die echten Fans der Marke von Herzen gern auf dem Vorgängermodell der dritten Serie hocken blieben bzw. es wie beschrieben weiter verbesserten. **Die 16-Zoll-Variante ist heute unbeliebt und oft Umbau-Objekt, gute Le Mans 1000 gibt es heute ab etwa 6.500 Euro.**

Die will jeder: Vereinzelt werden für die ersten Le Mans mit der kleinen Lampenverkleidung fast 20.000 Euro aufgerufen

Zweiter Anlauf: Puristen mochten lange die Verkleidung des Motors nicht, doch heute sind originale Exemplare gefragt

Vielleicht die Beste von allen: Experten loben die dritte Serie für Leistung, Fahrwerk und Zuverlässigkeit

Die klassisch Linie fehlt und Exemplare mit 16-Zoll-Vorderad sind ungeliebt – die Le Mans IV ist noch günstig zu finden

exakt jene Teile überbleiben, die Casanova nun brauchte. Inklusive Instrumenteneinheit und Sitzbank war das Teilepaket mit 750 Euro zudem ziemlich erschwinglich. Am Ende mit der teuerste Einzelposten: die originalen Schalldämpfer, die die im Wintereinsatz buchstäblich weggerosteten Lafranchoni-Töpfe ersetzten.

Thema Technik: Trotz eines Kilometerstands deutlich jenseits der 200.000 ließ Casanova technisch das meiste beim Alten, ganz einfach weil alles funktionierte und viele Reparaturen im Falle eines Falles später ohne größere Demontagearbeiten möglich sind. Er erneuerte prophylaktisch die Kupplung und das Stützlager des Kreuzgelenks, ersetzte die originalen Dämpferkartuschen in der Gabel durch passende, komfortabler abgestimmte Honda-Teile und die Federbeine durch moderne Yamaha-Exemplare, für die gleiches gilt. Der sorgfältigst abgedichtete Motor wurde „am Stück" von einem Fachmann gestrahlt, Räder und Rahmen sind

› TECHNISCHE DATEN

Guzzi Le Mans II

Motor:
V2-Viertakter, luftgekühlt, ohv-Ventilsteuerung über Stoßstangen und Kipphebel, zwei 36er Dell'Orto-Vergaser, Verdichtung 1: 10,2, Batteriespulenzündung

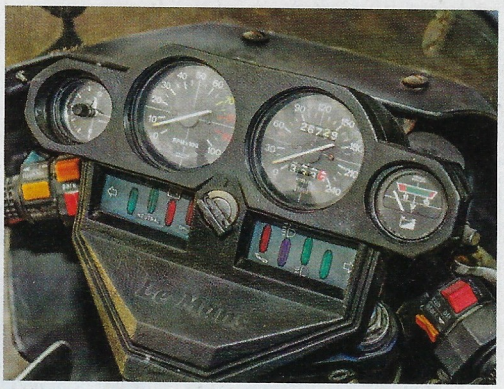
Hubraum:
844 ccm
(B x H: 83 x 78 mm)

PS bei U/min:
71 bei 7700

Fahrwerk:
Stahlrohr-Doppelschleifenrahmen mit geschraubten Unterzügen, Telegabel vorn, Schwinge hinten, Integralbremssystem mit drei Bremsscheiben

Leergewicht: ca. 240 kg

Höchstgeschwindigkeit:
ca. 210 km/h



Zurück zum Original: Die Instrumente und ihre Konsole fehlten beim Kauf, aber Gebrauchtteile sind verfügbar

Geschmackssicher? Eher nicht... Im gezeigten Zustand kaufte unser Mann die Le Mans zum Freundschaftspreis

Die Rückansicht offenbart es: Der Wetterschutz der dreiteiligen Verkleidung ist überraschend gut

heute pulverbeschichtet. Zusammengesteckt war das Motorrad anschließend wieder ohne Hektik an einem Wochenende. Casnova: „Die Guzzis sind so logisch und reparaturfreundlich aufgebaut, dass das kein Hexenwerk ist. Auch alle Wartungsarbeiten sind einfach zu erledigen, und natürlich ist der Kardan für Vielfahrer eine tolle Sache. Die Sitzposition ist entsprechend dem Anspruch der Le Mans eher sportlich, aber daran gewöhnt man sich. Der Verbrauch liegt unter sechs Litern und der Wetterschutz, den die Verkleidung bietet ist ordentlich. Aber trotz all dieser Vorzüge war die Guzzi für mich nie nur ein Verkehrsmittel. Ich mag ihren Sound, ihre Vibrationen und die Leistungskurve ihres Motors. Sie zu fahren, bereitet mir soviel Spaß, dass ich im Sommer nach einem nervigen Tag im Büro den Rückweg gerne mal um 50 Kilometer Landstraße verlängert habe, um den Kopf ordentlich durchzulüften und auf andere Gedanken zu kommen."

Perfektion war nie das Ziel des Neuaufbaus – Casanova fährt seine Motorräder deutlich lieber als dass er sie putzt. Dennoch hat die Le Mans im zurückgewonnenen Original-Outfit ihren Arbeitsplatz an eine Guzzi Lario abgetreten und sich einen Platz im Wohnzimmer neben der V7 Sport und einer Königswellen-Ducati erobert, ganz einfach weil sie nun ein bisschen zu schade für die Niederungen des Alltags ist. Aber da bei der Vierventil-Lario schon mal ein Ventil abreißt, kommt die Le Mans immer mal wieder an die frische Luft. „Ein Knopfdruck, dann schüttelt sie sich und bollert los", sagt Casanova, blickt zur Ducati nebenan, und bringt das Wesen der weißen Guzzi auf den Punkt. „Wissen Sie, das sind beides echte Supersportler ihrer Zeit. Aber die Le Mans ist darüber hinaus ein ziemlich brauchbares Motorrad." Und knapp 150.000 Alltagskilometer in gut drei Jahren geben ihm Recht!

Text: L. Rosenbrock / Fotos: A. Beyer