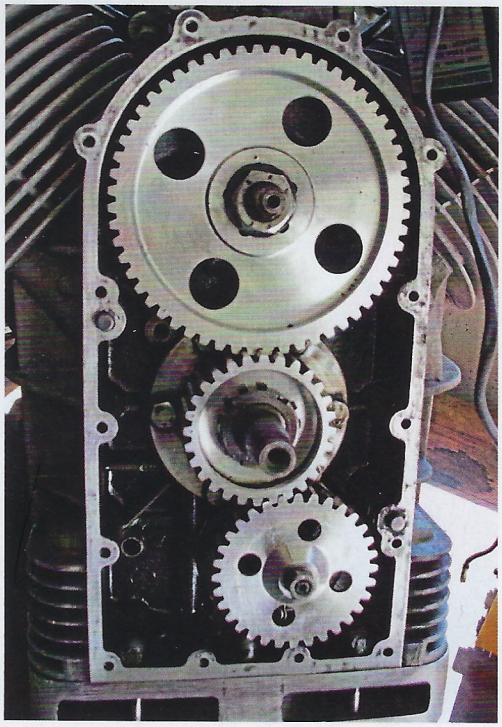
# Lebenslang Le Mans

**Wer 40 Jahre lang mit ein und derselben Maschine fährt, ist schon ein ganz Besonderer – so wie unser Leser Lutz Bungeroth. Er und seine Moto Guzzi sind unzertrennlich, und es gibt keinen Grund, dass sich das ändert.**

Text und Fotos von Lutz Bungeroth

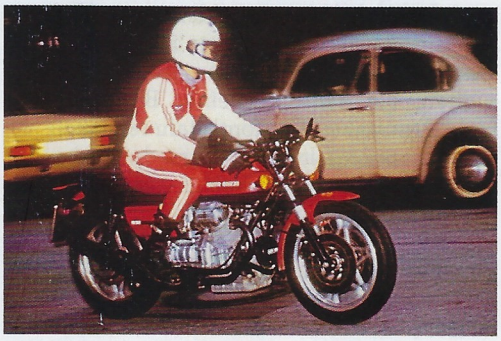
Das Jahr 1976 war ein gutes: Ich war damals 16 Jahre alt, lebte in einer Kleinstadt an der Ostsee und durfte in die Disco. Wir hatten einen tollen Sommer, es gab keine Handys, Abba schmachtete seine größten Hits und Moto Guzzi stellte in Mailand die „Le Mans" vor. Nachdem ich in der „MOTORRAD" vom Dezember 1976 den ersten Test gelesen hatte, war klar: Das muss meine Maschine werden!

1979 mit 19 war es dann endlich so weit: Ich verdiente als Zeitsoldat mein erstes eigenes Geld und besorgte mir schnurstracks einen Kleinkredit, um die Le Mans zu kaufen. Beim Händler meines Vertrauens in Lübeck kam dann allerdings die große Enttäuschung: Die Le Mans II mit ihrer unschönen Verkleidung war gerade auf den Markt gekommen, „Einser" gab es nicht mehr. Der Händler bot an, eine „Zweier" umzurüsten. Ich schlug ein, gab meine XS 400 in Zahlung und wartete, bis die Umrüstung fertig war. Am 13. Oktober 1979 konnte ich dann meine „rückgerüstete" Le Mans übernehmen und noch ein paar Tage vor dem



Stirnradsatz für exaktere Steuerzeiten: gerade verzahnt, wie in der V7 Sport

Moto Guzzi-Ausfahrt 1985: Der Freund hatte bereits eine Le Mans III, zu erkennen an den eckigen Ventildeckeln und der sportlicheren Höckersitzbank



1980 bei Nacht in Hamburg auf Tour mit der Le Mans. Man beachte die Autos

Trend der 80er-Jahre: Stucchi-Vollverkleidung mit Rechteckscheinwerfer

1992 mit IMT-Halbschale und M1R-Gabel. Weiße Felgen brauchen Pflege

Winterlager fahren. Bis auf die fehlende Lenkerverkleidung war die Umrüstung gelungen.

Dass ich meine Le Mans mit der Rahmennummer VE19771 einmal 40 Jahre lang fahren sollte, war mir damals natürlich nicht klar. Heute bin ich 59, die Le Mans ist 40 Jahre alt und steht immer noch in meiner Garage in derselben norddeutschen Kleinstadt, hat aber inzwischen 102 000 Kilometer auf der Uhr. Wir beide haben zusammen viel erlebt: drei Unfälle (1984 unverschuldet, 1994 aus eigener Dummheit und 1999 auf dem Nürburgring) und zwei Ausfälle wegen der Elektrik! Mechanisch ist meine Le Mans unverwüstlich: Seit 1982 fahre ich dieselben 88er-Zylinder, die Kurbel- und Nockenwelle musste ich noch nie ausbauen. Aber alles der Reihe nach…

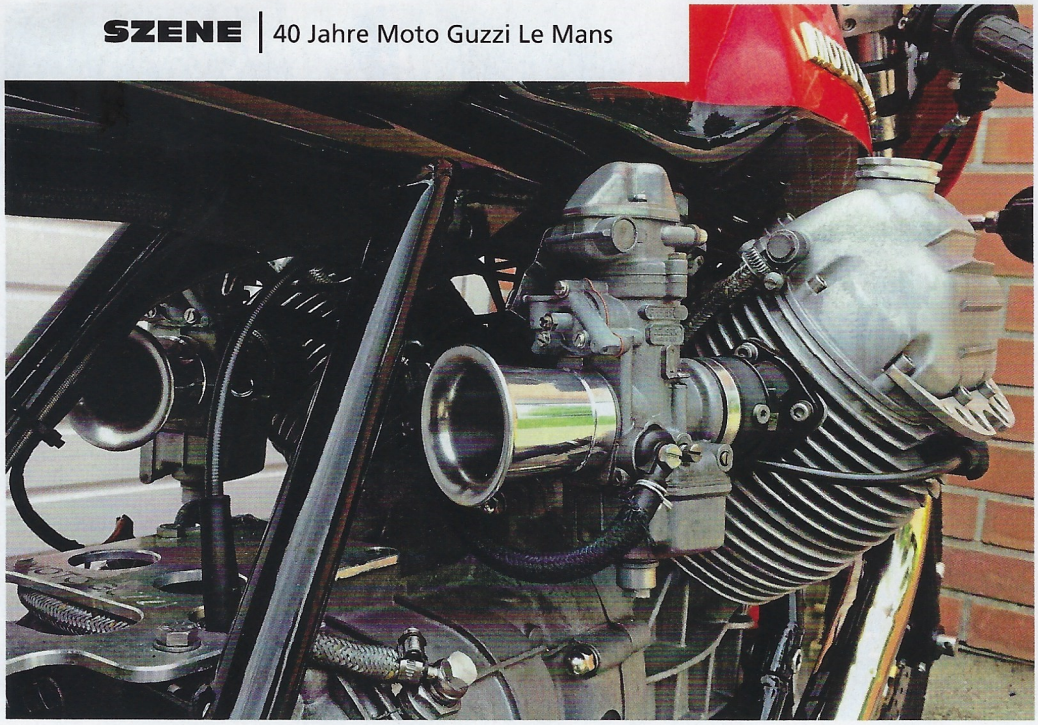
Der Umstieg von der Yamaha auf die Le Mans war für mich eine echte Offenbarung und eigentlich viel größer als der von meinem Mofa Typ Puch Maxi N auf die Yamaha. Plötzlich war Leistung in Hülle und Fülle vorhanden und wenn ich bei 120 km/h Gas gab, kam noch etwas und ich musste mich noch nicht einmal ducken wie bei der kleinen 400er. Selbst bei wesentlich höheren Geschwindigkeiten wackelte gar nichts, die Le Mans fühlte sich grundsolide an – aber auch sehr hart und alles war recht schwer zu bedienen. Durch die offenen Ansaugtrichter (serienmäßig) war der Sound schon richtig kernig, aber erst die Umrüstung auf Lafranconis im Mai 1980 sorgte dann für die richtige Musik beim Fahren.

Bevor jetzt irgendjemand auf die Idee kommen sollte, das wäre illegal: Die Lafranconis wurden 1981 vom TÜV Hamburg-Süd eingetragen (TÜV-Prüfer: „Da steht ‚reservato competizione' drauf. Wissen Sie, was das heißt?" Ich: „Keine Ahnung – ich kann kein Italienisch!")

Um mir damals mein Motorrad-Hobby leisten zu können, habe ich mit 18 zunächst nur den Motorrad-Führerschein (damals Klasse 1) gemacht und die Klasse 3 fürs Auto erst 1985 nachgeholt. Bis dahin wurde im Sommer alles mit der Guzzi bereist, im Winter fuhr ich Bahn. So kamen in den ersten fünf Jahren beinahe 30 000 Kilometer zusammen.

Umbauen oder nicht umbauen? Das war in den 80er-Jahren nie die Frage. Denn natürlich bildete eine solche Guzzi immer nur die Basis für individuelle Anpassungen und Verbesserungen. Einige Irrwege bin ich dabei auch gegangen, die meisten Umbauten waren aber sehr sinnvoll und teilweise unbedingt notwendig.

Von Beginn an machte die Elektrik viel Ärger, obwohl deren Komponenten von Bosch stammten. Es lag aber vor allem an starker Korrosion an den Steckverbindern und an mangelhaft ausgeführten Masseverbindungen. Der Lichtmaschinenregler war besonders davon betroffen, und bei so mancher Tour schaffte ich es nur „auf Batterie" nach Hause. Deshalb habe ich schließlich die gesamte Elektrik neu verkabelt, Sicherungen und Lichtmaschinenregler von Silent Hektik eingebaut. Alle Masseverbindungen wurden extern gesondert verlegt und die Steckkontakte gegen Korrosion gesichert. Danach war Ruhe und es gab nie wieder Ärger. Nebenbei tauschte ich die originale Bilux-Birne gegen eine Halogenlampe.



Für leichteres Einatmen: polierte Malossi-Ansaugtrichter an den 36er-Dellortos. Wenn man im Stand Gas gibt, sieht man das Einlassventil bei der Arbeit

Schon früh wurden 88er-Zylinder für mehr Hubraum verbaut, jetzt 949 cm³

Für die Jüngeren unter uns: Mit einer Bilux-Birne nahm man permanent an einem Quiz teil: Wo könnte denn bei Nacht die Straße sein?

Einmal im Jahr zerstörten die Vibrationen die Kohlebürsten des Lima-Rotors, bis ich bemerkte, dass der Stator bei der Le Mans III um 120 Grad verdreht eingebaut worden war. Seitdem ich meinen Stator auch gedreht hatte, sitzen seit 35 Jahren immer noch dieselben Kohlebürsten drin. Kleine Ursache, große Wirkung!

Bei der V7 Sport hatte Guzzi noch den Nockenwellenantrieb über drei geradverzahnte Stirnräder realisiert, die auch die Ölpumpe mit antrieben. Bei der 750 S3 und den Le Mans-Modellen wurde dann eine Duplexkette eingesetzt, die allerdings durch das Kettenspiel und den Kettenspanner keine genauen Steuerzeiten garantieren konnte. Deshalb habe ich bereits 1983 zusammen mit einer kontaktlosen Lucas-Zündung auch einen gerade verzahnten Aluminium-Stirnradsatz eingebaut. Und siehe da: Sie läuft ruhiger und springt viel besser an als mit der Duplexkette und der Kontakt-Zündanlage.

Von 1979 bis 1983 habe ich wohl ein „Naked Bike" gefahren, ohne damals zu wissen, was das überhaupt ist. Die dann angebaute Vollverkleidung von Stucchi und die 80er-Jahre-Sitzbank sind eher dem damaligen Zeitgeist geschuldet. Nach einer Halbschale von IMT ab 1991 trägt meine Le Mans seit fünf Jahren wieder die kleine, typische Lenkerverkleidung – sieht ja auch am besten aus …

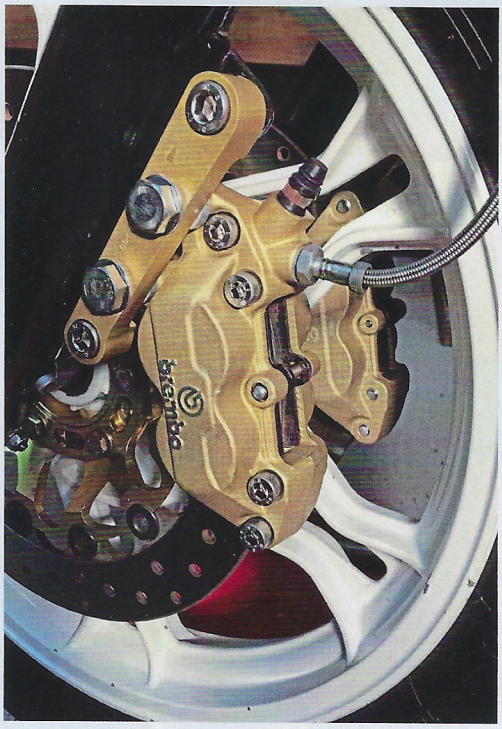
Der Ölwannenzwischenring wurde vom Werk empfohlen und von mir eingebaut – ob er wirklich nötig wäre, weiß ich bis heute nicht. Die Marzocchi-Federbeine (eingebaut 1980) und die ebenfalls von Marzocchi stammende M1R-Gabel (eingebaut 1992) haben jedoch Wirkung gezeigt und das Fahrverhalten erheblich verbessert. Allerdings wäre der Einbau der Gabel ohne eigene Drehbank und Fräse schlicht unmöglich gewesen.

Dass der Originalzustand nicht immer der beste sein muss, zeigt sich besonders an den ursprünglichen Lenkerarmaturen der Le Mans, die schlichtweg eine Zumutung waren. Sie gerieten viel zu klein, um sie sicher bedienen zu können und die Schalter rasteten nicht präzise ein. Wasserdicht waren sie auch nicht. Auch das Original-Cockpit mit seinen viel zu schwachen und kleinen Kontrollleuchten sowie den Instrumenten mit der zu geringen Zeigerdämpfung und dem blauen Hintergrund gefiel mir nicht. Zusammen mit der hydraulischen Kupplung, den neueren Armaturen und den Instrumenten mit weißen Zifferblättern sieht das heute schon ganz anders aus!

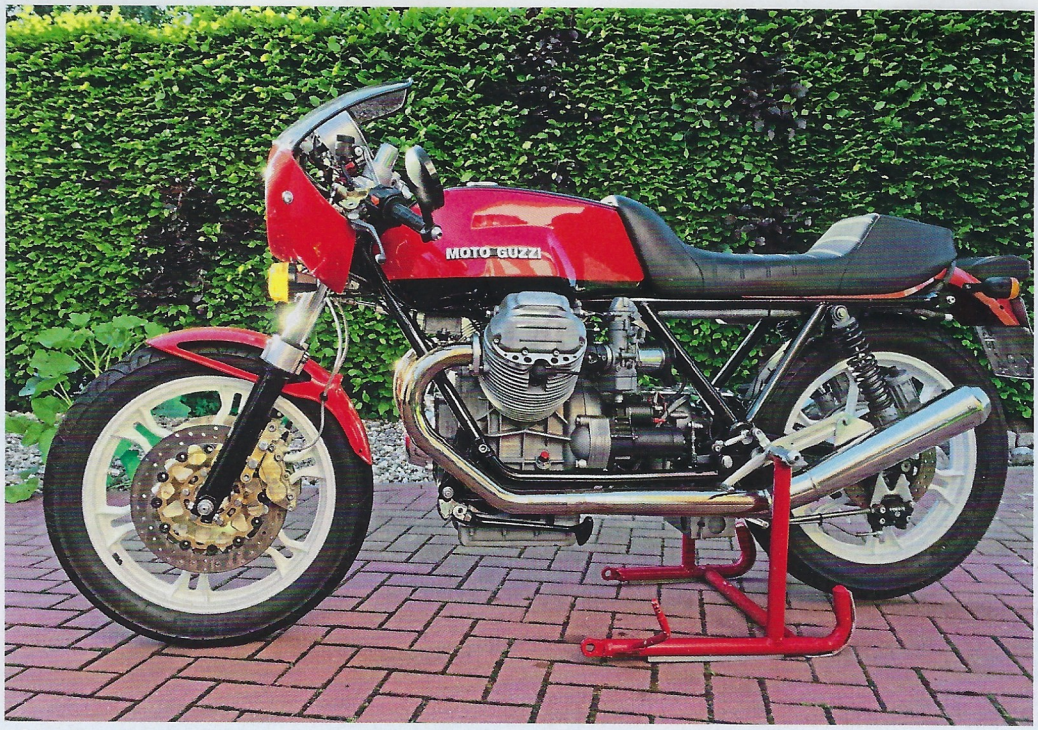
Dafür war die Bremsanlage richtig gut, zumal meine Le Mans schon ein Regelventil zwischen der vorderen und hinteren Bremszange hatte. Diesem sogenannten Integralbremssystem wurde eine große Zukunft vorausgesagt, es konnte sich aber trotzdem nicht durchsetzen und ist heute durch den Einsatz von ABS-Systemen sowieso überholt. Der Ersatz der Bremse war also eigentlich nicht notwendig, ich war aber 1992 vom damals neuen Brembo-Bremssystem mit schwimmend gelagerten Graugussscheiben und Vierkolbensätteln so angetan, dass ich das unbedingt haben musste. Die Anpassung an die M1R-Gabel war problemlos, nur bei der Hinterradbremse musste ich auf eine Ducati-Halteplatte von der 851 zurückgreifen, die dann mit einer Bremsmomentabstützung am Tonti-Rahmen auch noch das Stempeln des Hinterrads verhinderte. Zusammen mit Spiegler-Stahlflex-Leitungen war dann die Lösung perfekt.

Die Original-Krümmer waren 1979 einteilig, also mit dem Interferenzrohr verschweißt, das unterhalb der Lichtmaschine verläuft. Zudem wurden sie in der damals gerade angesagten Farbe „Rally Schwarz" lackiert. Durch den Einbau der Lafranconis fiel das dahinter aufgesteckte H-Stück zwar weg, aber das kurze Interferenzrohr der Lafranconis war nur eingesteckt und durch O-Ringe abgedichtet. Das konnte keine dauerhafte Lösung sein, was auch ohne Ingenieur-Studium zu erkennen war. So kam es wie befürchtet: Die Lackierung hielt immer genau eine Saison lang, dann war Schleifen und erneutes Lackieren mit sogenanntem „Ofenlack" angesagt. Durch die Hitzespannungen gab es gerne Risse an den Schweißnähten, nach ein paar Jahren waren die Lafranconis durchgegammelt. 48er-Edelstahlkrümmer setzten dem Rost 1997 ein Ende, gerne poliere ich alle fünf Jahre nach. Dank der größeren Krümmerquerschnitte wurde die Drehmomentkurve etwas fülliger, nachdem durch den Einsatz der Lafranconis bereits das im Testbericht von 1976 bemängelte Drehmomentloch fast verschwunden war.

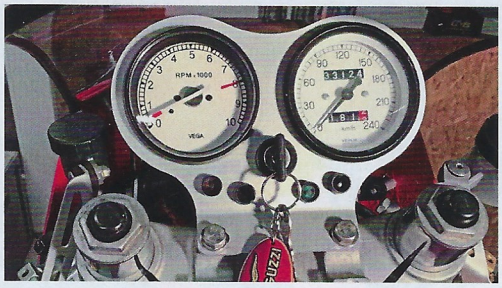
Bereits 1982 habe ich die ursprünglichen Kolben und Zylinder mit 83er-Bohrung durch 88er ersetzt. Dadurch wuchs der Hubraum von 844 auf 949 cm³. Zylin-



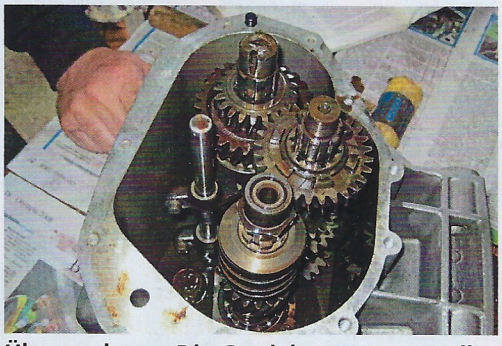

Wirkung und Optik fantastisch: die Brembo-Anlage von 1992 am Vorderrad




Aktueller Zustand: dicke Edelstahlkrümmer, Marzocchi-Gabel und -Federbeine, schwimmend gelagerte Bremsscheiben, Rahmendreieck mit freiem Durchblick

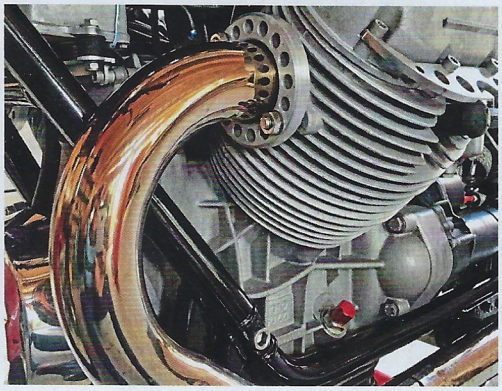


Das Cockpit heute: Besser, als das Original je gewesen ist, und trotzdem sehr klassisch



Überraschung: Die Getriebeausgangswelle war 2008 plötzlich abgeschert

Für leichteres Ausatmen: Edelstahlkrümmer mit satten 48 Millimetern Durchmesser



der und Kolben sind an den Standard-Le Mans-Zylinderkopf angepasst, mit gleicher Kompression wie zuvor. Es war nie mein Ziel, den Motor auf Höchstleistung zu tunen, indem etwa die Querschnitte von Einlass und Auslass vergrößert werden, eine andere Nockenwelle mit schärferen Steuerzeiten eingebaut wird oder 40er- statt 36er-Vergaser zum Einsatz kommen. Ich habe nicht mal die Ventilsitze auf „bleifrei“ umbauen lassen, sondern fahre stattdessen mit einem entsprechenden Benzin-Zusatz. Erst kürzlich habe ich die Ventile ausgebaut: kein Pitting zu finden und pottendicht. Auch die Kompressionswerte zeigen einen gesunden Motor – nach mehr als 80 000 Kilometern mit offenen Vergasern ohne Luftfilter!

Guzzi-Fahrer wissen: Das Kardangelenk hält nicht ewig. Ich habe inzwischen das dritte drin. Dass aber 2008 die Getriebeausgangswelle kurz vorm Kardangelenk abscherte, hat mich dann doch überrascht. Zum Glück passierte dies, als ich gerade von zu Hause losgefahren war. Von unten kam ein „Klacken“, das sich mit der Geschwindigkeit und nicht mit der Drehzahl veränderte. Dies deutete auf das Getriebe oder das Kreuzgelenk hin. Die letzten 400 Meter wurden geschoben.

Da war die Le Mans schon fast dreißig und die Ausgangswelle mit der Original-Teilenummer nicht mehr zu bekommen. Zum Glück gibt es heute Internetforen, in denen das kollektive Wissen sehr vieler Guzzi-Schrauber gespeichert ist. So erfuhr ich, dass die Ausgangswelle der T5 und der Le Mans II identisch sind. Der Austausch der Welle war dann eine etwas größere Operation, klappte aber. Nicht einmal die Distanzscheiben mussten angepasst werden. Irgendwie kommt mir das Getriebe jetzt auch leiser vor…

In den letzten zehn Jahren sind keine Schäden mehr aufgetreten. Die Le Mans reagiert sehr empfindlich auf die Einstellung der Dellorto-Vergaser – das merkt man bei einer Überholung. Vor drei Jahren habe ich die Dellortos zerlegt, alle Teile mit Ultraschall gereinigt, sorgfältig wieder zusammengebaut und penibelst eingestellt. Danach hat man dann fast ein neues Motorrad.

Heute ist die Guzzi für mich eine Zeitmaschine: Ich fahre sehr gern allein. Wenn ich losfahre, weiß ich noch nicht, wo es hingehen wird und ich lasse mich einfach treiben. Bei jeder Abzweigung oder Kreuzung entscheide ich erneut, wo es denn dieses Mal langgehen soll. Allein schon die Vorbereitung zur Tour ist ein Ritual. Es riecht nach Leder, Benzin und Castrol RS. Wenn die Le Mans zum Leben erweckt werden soll, wird sie vom Anlasser regelrecht durchgeschüttelt, dann schnüffeln unter mir die Ansaugtrichter und hinter mir knallt es aus dem Auspuff. Die hydraulische Kupplung verlangt hohe Handkraft, trennt aber sauber. Erster Gang rein – dann geht es los!

Die Landstraßen bei uns an der Ostseeküste in Holstein sind ideal zum Spaß haben, wenn man weiß, wo gerade keine Touristen sind und keine Trecker fahren. Nach 40 Jahren Erfahrung ist das aber kein Problem, und ich möchte das noch etliche Jahre weiterhin erleben können – natürlich auf demselben Motorrad, selbst wenn ich das Benzin irgendwann in der Apotheke kaufen muss! □