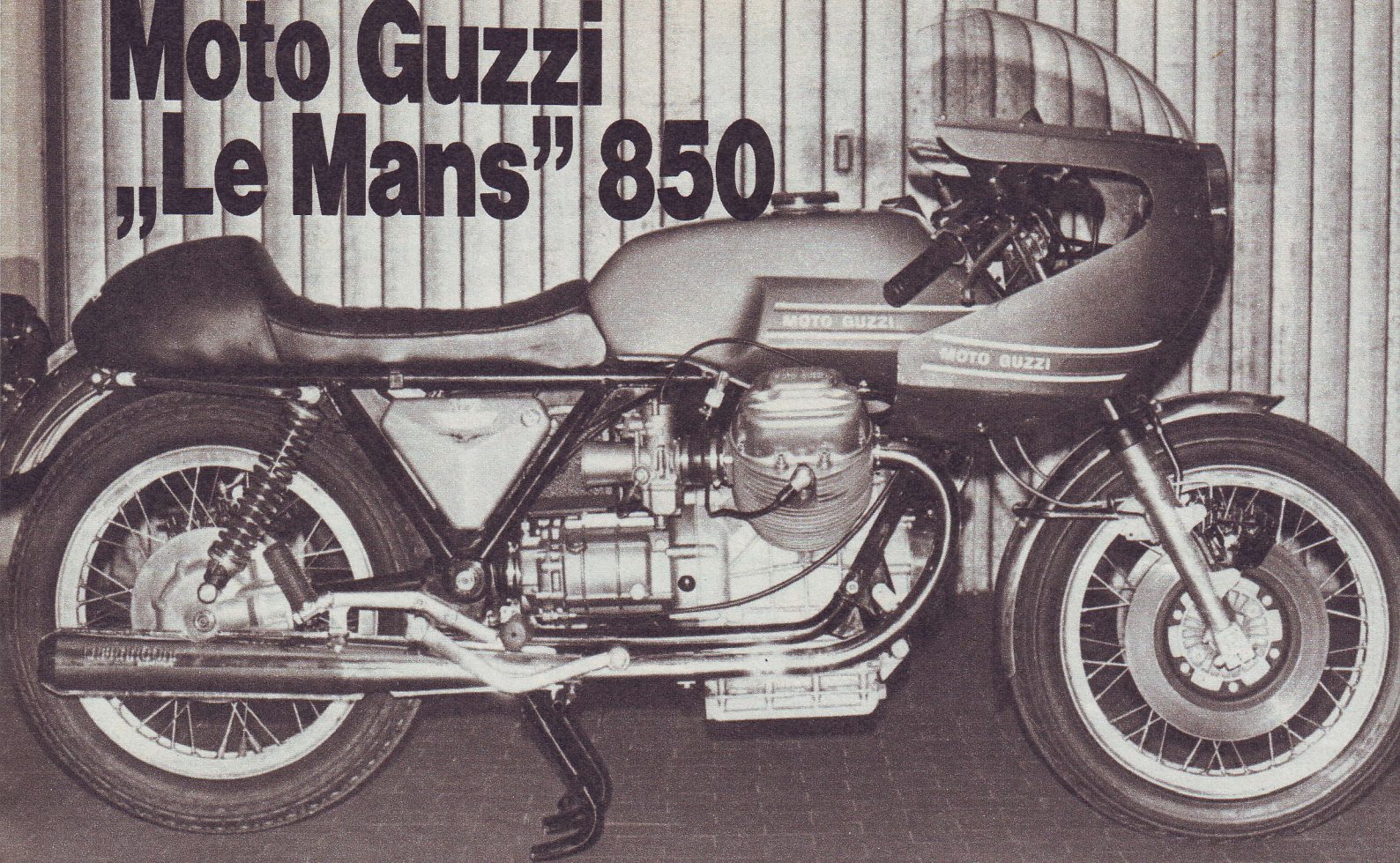


# Moto Guzzi „Le Mans“ 850



*Die gestreckte Linie dieser Sport-Guzzi ist nicht nur begeisternd anzuschauen, sondern durch die tiefe Schwerpunktlage auch funktionell optimal!*

Der „Premio Varese“, Italiens Preis für die beste großvolumige Maschine des Jahres, wird für 1972 nicht vergeben. Neun Modelle waren in die engere Auswahl einbezogen und von zehn Mitgliedern der Jury pflichtgemäß getestet worden, und zwar über eine Fahrstrecke von insgesamt 130 000 km: Ducati GT, Kawasaki H 2, Norton Interstate, Suzuki GT 750, Laverda SF, Triumph Trident, BMW R 75/5, Honda CB 750 und die Moto Guzzi V 7 Sport. Die von MV gebaute 750er Sport wurde nicht vorgesehen, weil es hieß, diese Maschine sei zu speziell, zu wenig Serienfahrzeug.

Mit einem winzigen Punktvorsprung vor der Honda hat die Guzzi die beste Wertung erreicht, aber beide Maschinen sind schon einmal „Motorrad des Jahres“ gewesen (1970 bzw. 1971) und seitdem nicht wesentlich geändert worden. So gibt es 1972 also keinen ersten Preis.

Auf dem dritten Platz landete die BMW, dahinter gleichauf die Laverda und die Triumph, gefolgt von Suzuki, Norton, Kawasaki und Ducati. Die Sportausführung der Ducati war nicht rechtzeitig zu Testbeginn fertig geworden, so

hinkte die im Vergleich befindliche Tourenversion eben durch die fehlende Leistung den anderen hinterdrein, ein etwas ungerechtes Handikap.

Die Guzzi erreichte in allen Punkten Bestwerte, außer bei den Bremsen und bei der Bewertung der Getriebeschaltbarkeit. Doch haben die Guzzi-Leute in Mandello gezeigt, daß sie auf diese Kritik der Varroner Tester eine passende Antwort wissen: Sie stellten diese Antwort bei der Preisverteilungszeremonie zur Schau.

Sie brachten ihre 850er Sportausführung, „Le Mans“ vor die Jury, mit Scheibenbremsen und verbessertem Schaltmechanismus. Natürlich wurde diese Maschine, die in begrenzter Stückzahl in den nächsten Monaten in Serie gehen soll, nach der berühmten französischen Rennstrecke benannt, wo sie zwei Jahre hintereinander während der 24 Stunden-Rennen um den Bol d'Or hervorragende Leistungen darbot, ohne jedoch eines der Rennen zu gewinnen. Ihr blieb durch ausgesprochenes Pech der zählbare Erfolg versagt. Nach Angaben des Moto Guzzi-Konstrukteurs Lino Tonti, wurde

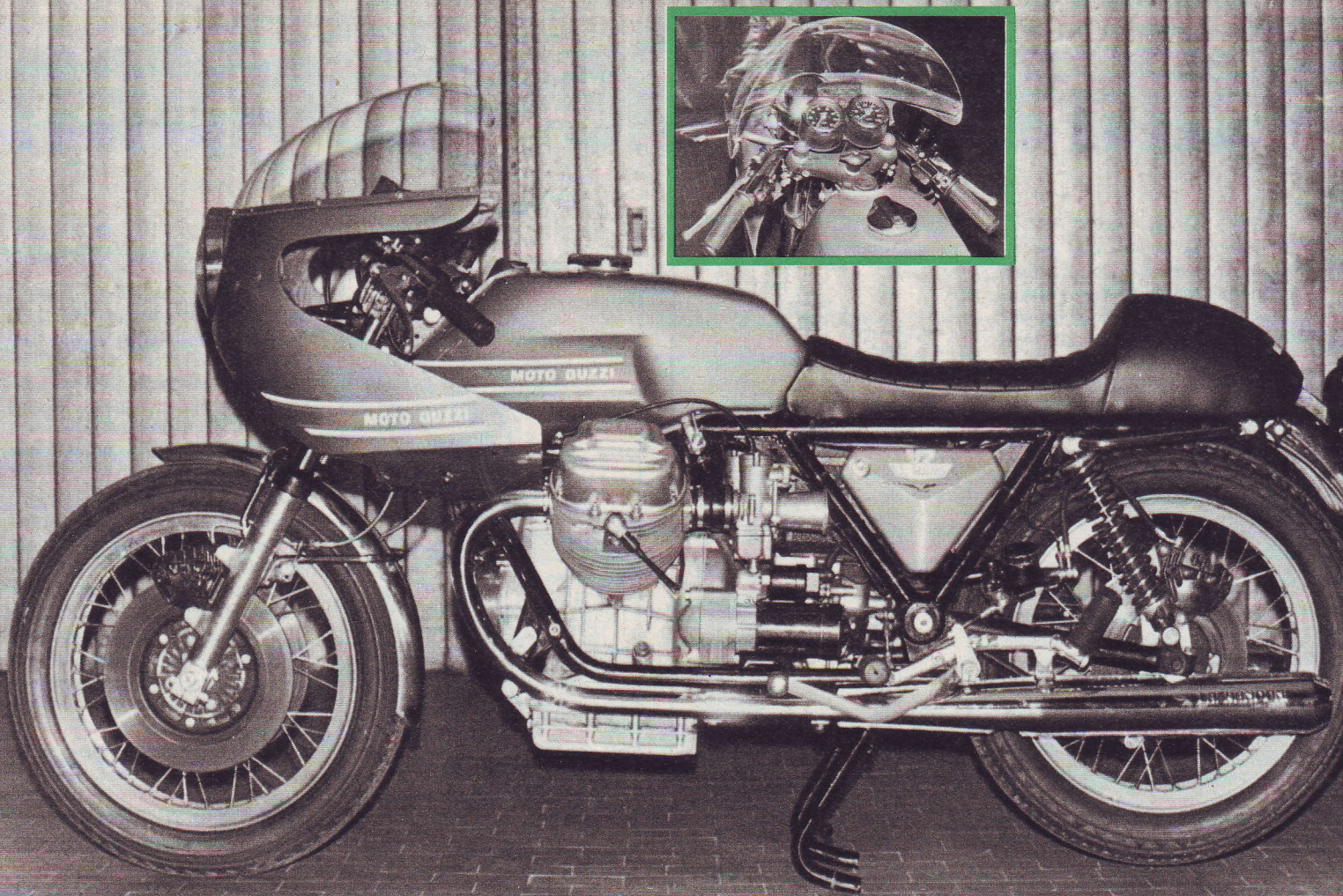
zwecks besserer Bremswirkung die hintere Scheibenbremse mit der rechten vorderen Bremse hydraulisch gekoppelt, so daß beide einsetzen, sobald der Fußbremshebel rechts niedergedrückt wird. Der Bremshebel am Lenker betätigt nur die linke vordere Scheibenbremse. Hersteller dieser Bremsanlage ist die italienische Bremsen-Spezialfirma Brembo, die bereits mit Scheibenbremsanlagen für Rennwagen recht beachtliche Erfahrungen sammeln konnte. Die vorderen Bremsscheiben besitzen einen Durchmesser von 300 mm, die hintere 290 mm. Der ausgesprochen bußige 83 x 78 mm-Motor mit 845 ccm Hubraum bekommt sein Kraftstoff/Luft-Gemisch durch zwei 40 mm-Vergaser mit eingebauten Beschleunigerpumpen (die eine kleine zusätzliche Kraftstoffmenge beim Gasaufließen einspritzen), er entwickelt inzwischen 82 bhp im Bereich von 7500 bis 8000 U/min, das höchste Drehmoment liegt bei 6000 U/min. Die Hinterachsübersetzung kann aus zwei verschiedenen Radsätzen gewählt werden, nämlich entweder 8:35 oder 8:37 Zähne, eine leichte Vorderpartie-Verkleidung wird auf Wunsch geliefert.

Beibehalten wurden natürlich der elektrische Anlasser und andere traditionelle Details wie Lichtmaschine vor der Kurbelwelle, Batteriezündung und das Bauprinzip als stoßstangengesteuerter ohv-Motor. Auch das Fünfganggetriebe, die trockenlaufende Zweischeidenkupplung, der Wellenantrieb zum Hinterrad, der stabile Doppelrohrrahmen mit den herausnehmbaren Unterzugrohren zum Motorausbau sind ja bereits bekannte Grundlagen, an denen man nichts änderte.

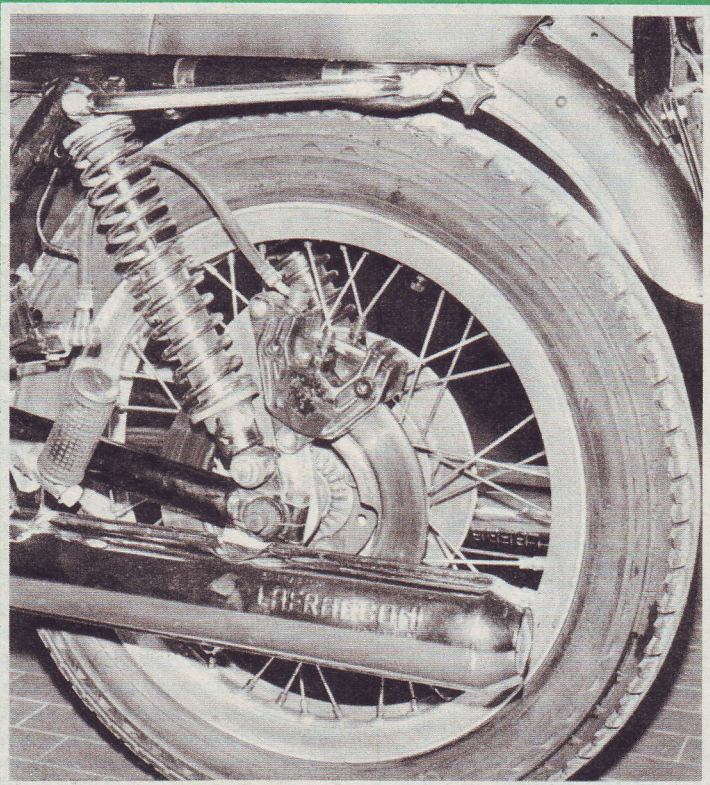
Bereifung vorn 3.50-18 und hinten 4.25-18 auf Borrani-Leichtmetallfelgen – Reifen übrigens von Michelin serienmäßig – wird selbstverständlich in Hochgeschwindigkeitsausführung ausgeliefert.

Denn die Maschine ist mit ihrer niedrigen Sitzposition (etwas niedriger als bei der normalen V 7) und mit ihrem Leergewicht von nur 206 kg, gut für eine Höchstgeschwindigkeit von rund 225 km/h. Ihre beste Beschleunigungszeit über die Viertelmeile (400 m) mit stehendem Start liegt bei 12,25 Sekunden, wobei die Übersetzung 8:35 benutzt wurde.

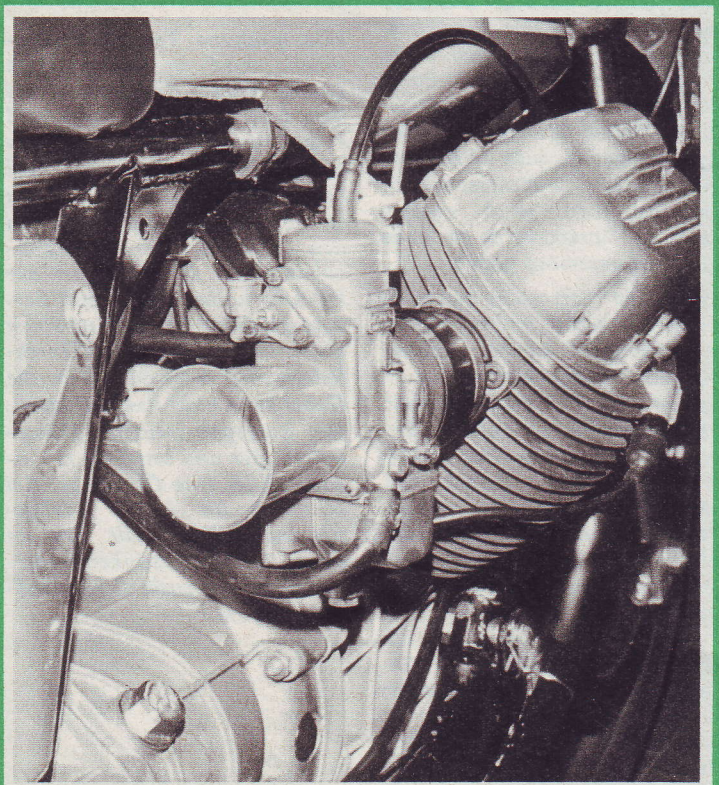
C. Perelli



*Man erkennt, daß auch die Sportausführung mit Anlasser geliefert werden kann, oben ein Blick in das Cockpit mit den Instrumenten.*



*Auch für das Hinterrad ist eine Scheibenbremse vorgesehen, die noch dazu mit der rechten vorderen Scheibe hydraulisch gekoppelt ist. Stabile, kastenförmige Leichtmetallfelgen.*



*Für die Gemischaufbereitung sorgen zwei 40er Dell Ortos, die mit Beschleunigerpumpe ausgerüstet sind. Aber keine Luftfilterung für Sportbetrieb.*