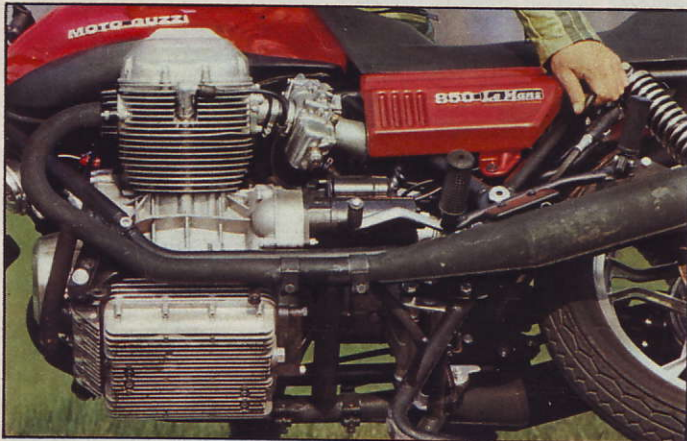
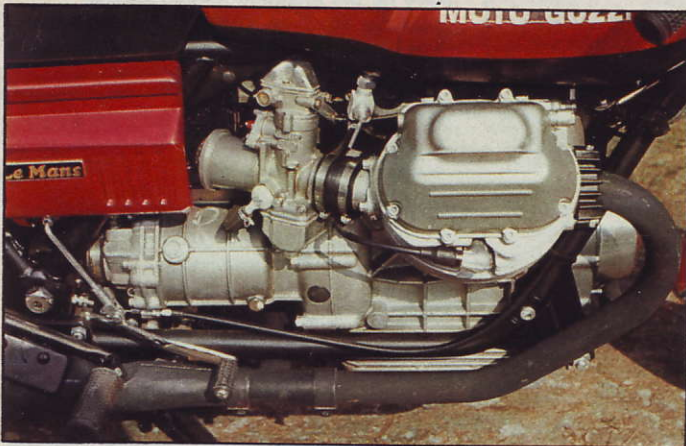
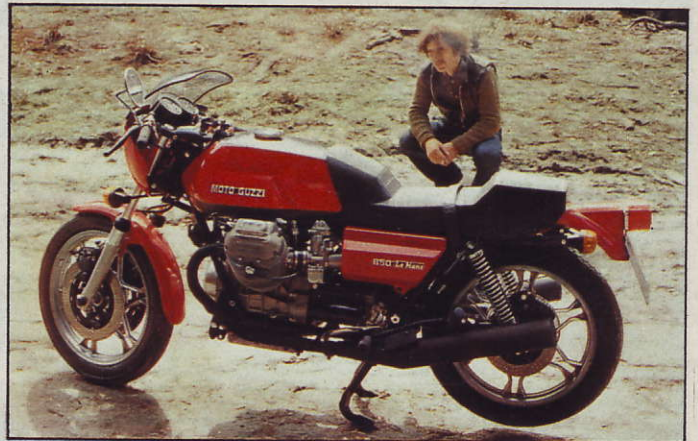


Das
Motorrad fuhr



Moto Guzzi 850 **LE MANS**



Fotos: U. Schwab

Viele Besucher des Mailänder Salons im Herbst 1975 waren sich einig: Auf der Suche nach Superlativen war der Moto-Guzzi-Stand die Fundgrube. Noch vor der aggressiv präsentierten – gegen Japan eingestimmten – Vierzylinder-Novität in der populären 250er Klasse gab es ein Motorrad, das Alessandro de Tomaso auf seinem eigenen Podium die Schau stahl: die Moto Guzzi 850 Le Mans.

Wie sie so dastand – rot, und bis in die innerste Linienführung aus einem Guß: Das beeindruckendste Bike der an Schönheiten gewiß nicht armen Ausstellung. Für uns jedenfalls.

Und jetzt ein Anruf aus Brackwede vom Technischen Leiter der Mobylette-Niederlassung, Peter Strauß: „Sie ist da. Habt Ihr Zeit?“ Der Fahrer, ansonsten wahrhaftig kein Frühaufsteher, war zusammen mit Kompagnon Schwab, der die Bilder schießen sollte, am nächsten Morgen schon um 6.00 Uhr auf der Autobahn gen Brackwede unterwegs. Um 11.00 Uhr hatte er den potentiellen IFMA-Knüller schon unter Allerwertesten.

Dann waren die beiden nur noch auf der langwierigen Suche nach winkligen Straßen, um der Fotografiererei Genüge zu tun. Haben Sie rund um Brackwede schon einmal versucht, auf diesem Gebiet fündig zu werden? Mit sogenannten Super-Sport-Motorrädern ist besagter Tester eigentlich sonst nur „anzumachen“, wenn er ausgeschlafen und locker dahinspreschen kann. Die Le Mans aber läßt sich auch von einem leicht geschlauchten Morgenmuffel wie ein Tröpfchen Wasser bewegen.

Als wir aus dem dicksten Verkehr heraus waren, kam eine Fünfhundertmeter-Gerade. Ohne alle Skrupel rissen wir die beiden 36 mm Dellortos auf, konstatierten knapp 190 km/h auf der Uhr, tippten vor einer vorher nie gefahrenen Linkskurve kurz auf den Bremshebel des Integral-Systems – und begannen uns zu wundern. Zu wundern über das nicht im mindesten gewöhnungs-

bedürftige Motorrad. Das scheint justament richtig für einen „Sitzriesen mit zu kurzen Armen“ entworfen zu sein. Nur der Knieschluß ließe sich durch Entfernen des hochgezogenen Sitzbank-Vorderteils noch verbessern. Der Motor zieht ab 3500/min mit gewaltigem Schub voran. Das machen gegenüber der S 3 veränderte Steuerzeiten – und natürlich der um knapp 110 cm³ vergrößerte Hubraum.

Dieses Triebwerk hat bis hinauf zu 7500/min ungeheuer viel Kraft. Wie das Fahrwerk das verkraftet? Diese Frage ist legitim, aber bei der Le Mans bei den gegebenen Realitäten, wie auch schon bei der 750 Sport von Guzzi, schlicht überflüssig. Das Fahrwerksganze ist rundum so geglückt, daß Nachfragen von eventuellen Interessenten – wenn sie unserer Schilderung keinen Glauben schenken – sich beim Fahren von selbst erledigen. Auf die Schnelle fanden wir nichts, was Leute vom Kauf gerade dieses Motorrads abhalten könnte. Da die „Techniker“ bei diesem „Stimmungsbericht“ schon die Stirn runzeln werden, ein paar Daten: Der Importeur gibt 70 DIN-PS bei 6900/min an. Bei einem Hubraum von 844 cm³ (Hub 78 mm, Bohrung 83 mm) entwickelte der 10,2 verdichtete Motor ein Drehmoment von 6,6 mkg bei 6200/min.

Diese Werte sind TÜV-geprüft und verbindlich. Damit ist ein Motorrad auf den Straßen der BRD, das in seiner Ausgewogenheit sonst kaum zu finden ist. Betrachten Sie einmal die Führung der Auspuffrohre mit den doppelten Verbindungsrohren vor und hinter dem Kurbelhaus, und Sie ahnen, was Moto Guzzi da für Italiener-Fans angerichtet hat. Für 10 500,- DM erhält der Kunde außerdem serienmäßig gegossene Leichtmetall-Räder und eine winzige, aber sehr effektvolle Bug-Verkleidung. Deren rote Warnfarbe will der TÜV nicht zulassen. Schade. Man ist damit gut zu sehen, ohne mit der wunderbaren Maschine mehr als einem lieb ist auszufallen.

lim.

Das braucht Ihr Benzin jetzt.
Denn erst jetzt – und nicht schon am 1.1. – tanken Sie das neue bleiarmer Benzin.



Verhindert das gefährliche Hochgeschwindigkeits-klopfen. Sie hören die Gefahr für Ihren Motor nicht. Sie spüren erst die Schäden – und die hohen Kosten.

★ Oktan Plus erhöht die Oktanzahl bis zu 1,5 Punkte und macht Ihr Benzin wieder fit.

Es reiht sich in unser Programm bewährter Hochleistungsprodukte ein.

Unsere Produkte – wie z. B. LM oiladditiv, LM mtX '76 benzin additiv, LM Touring Motoroil – erhalten Sie beim Fachhandel und überall dort, wo es gutes Autozubehör gibt.

Wenn Sie Oktan Plus bei Ihrem Händler noch nicht finden, geben Ihnen diese Firmen Bezugsquellen an:

1 Berlin · AVO Autolack-Center
2 Hamburg · Egon von Ruville KG
28 Bremen · Hellmut Springer
33 Braunschweig · 3 Hannover · F. H. Baldamus
35 Kassel · Technazentra H. Riese KG
43 Essen · 4 Düsseldorf · 46 Dortmund ·
Fahrzeug- & Motorenteile GmbH & Co
5 Köln · 54 Koblenz · 55 Trier · H. Hess Motorteile
6 Frankfurt · J. Calwer
675 Kaiserslautern · 66 Saarbrücken · D. Steinebronn
7015 Korntal · 85 Nürnberg · W. Steinebronn GmbH
8031 Puchheim · 89 Augsburg · 791 Neu-Ulm · 839 Passau ·
84 Regensburg · 82 Rosenheim · O. Schütz KG
und natürlich der Hersteller

Wenn Sie mehr über unsere Produkte erfahren möchten – schreiben Sie uns.



*Wir halten Autos
fit.*

LIQUI MOLY GMBH · Jerg-Wieland-Str. 4 · D 7900 Ulm-Lehr