

# Zwei V2

## Vergleichstest Ducati 750 SS Desmo und Moto Guzzi 850 Le Mans

Zweizylinder-V-Motoren bieten als Antriebsquelle für Motorräder handfeste Vorteile. Das trifft sowohl für den Einbau in Längsrichtung zu, wie das Ducati praktiziert, als auch für den Einbau als Querbau, wie bei Moto Guzzi üblich. Konsequenter angewandt, führen beide Prinzipien zu Lösungen mit ganz spezifischen Eigenschaften.

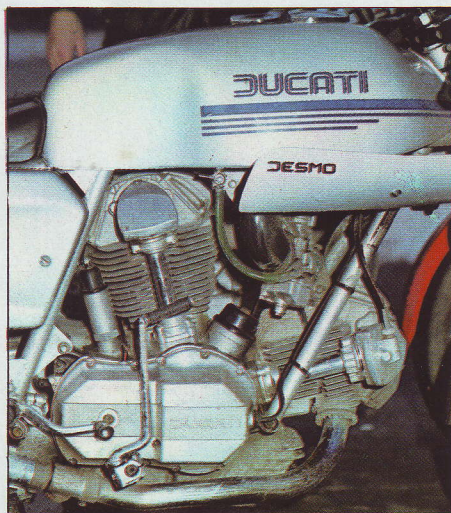
### Die Motoren

Sowohl die Moto Guzzi 850 Le Mans als auch die Ducati 750 SS Desmo haben einen Zweizylinder-V-Motor mit einem Zylinderwinkel von 90°. Beide Motoren weisen die für V-Motoren typische Pleuellagerbauart auf, bei der beide Pleuel auf einem Pleuellager der nur einmal gekröpften Pleuellager lagert sind. Neben der einfacheren Pleuellagerbauart und der erfreulichen Kompaktheit ergibt sich der Vorteil eines günstigen dynamischen Massenverhältnisses: jeweils wenn ein Pleuel an einem der Pleuellager zum momentanen Stillstand kommt, bewegt sich der andere mit der höchsten Geschwindigkeit. Mit dieser prinzipiellen Übereinstimmung sind die Gemeinsamkeiten der beiden Motoren allerdings auch schon beinahe erschöpft. Grundsätzlich unterscheiden sich beide Motoren ganz wesentlich in der Art des Ventiltriebs. Bei der Guzzi werden die Ventile über Pleuellager, relativ kurze Pleuellager und eine recht hoch zwischen den Zylindern platzierte Pleuellager geöffnert. Auf ebenso konventionelle Art und Weise werden die Ventile dann wieder von Pleuellager geschlossen.

Ducati: Ganz anders sieht hier bei der Ducati aus. Jeder Pleuellagerkopf enthält eine eigene, hier also obenliegende Pleuellager, die über Pleuellager und Pleuellager angetrieben wird. Ist allein das schon eine Besonderheit, so ist der eigentliche Ducati-Knüller die besondere Pleuellagerbetätigung. Wie auch anderweitig üblich, wird das Öffnen der Pleuellager durch Pleuellager besorgt, den Pleuellagervorgang jedoch übernehmen im Gegensatz zu den sonst gebräuchlichen Pleuellager pro Pleuellager ein zweiter, pleuellagerförmig ausgebildeter Pleuellager und ein spezieller Pleuellager. Diese sehr aufwendige pleuellagerweise (= desmodromische) Pleuellagerbetätigung wird im Serienmotorradbau nur von Ducati und auch das nur für die Spitzenmodelle einer Motorenbauserie angewandt. Die Vorteile dieser Desmodromik liegen in einer großen Freiheit in der Wahl der Pleuellagerzeiten. Die begrenzte Pleuellagerkraft zum Pleuellager schließen wird ersetzt durch den Pleuellagerkippleuellager, der wesentlich exaktere und bessere Pleuellagerbeschleunigungen ermöglicht. Der Konstrukteur erreichte günstigere Pleuellagerfüllung,



der Ducati-Desmo-Fahrer kann ohne Angst vor Pleuellagerflattern und entsprechenden Folgeschäden den Motor auch mal überdrehen. Mit dieser Motorenkonzeption hat Ducati



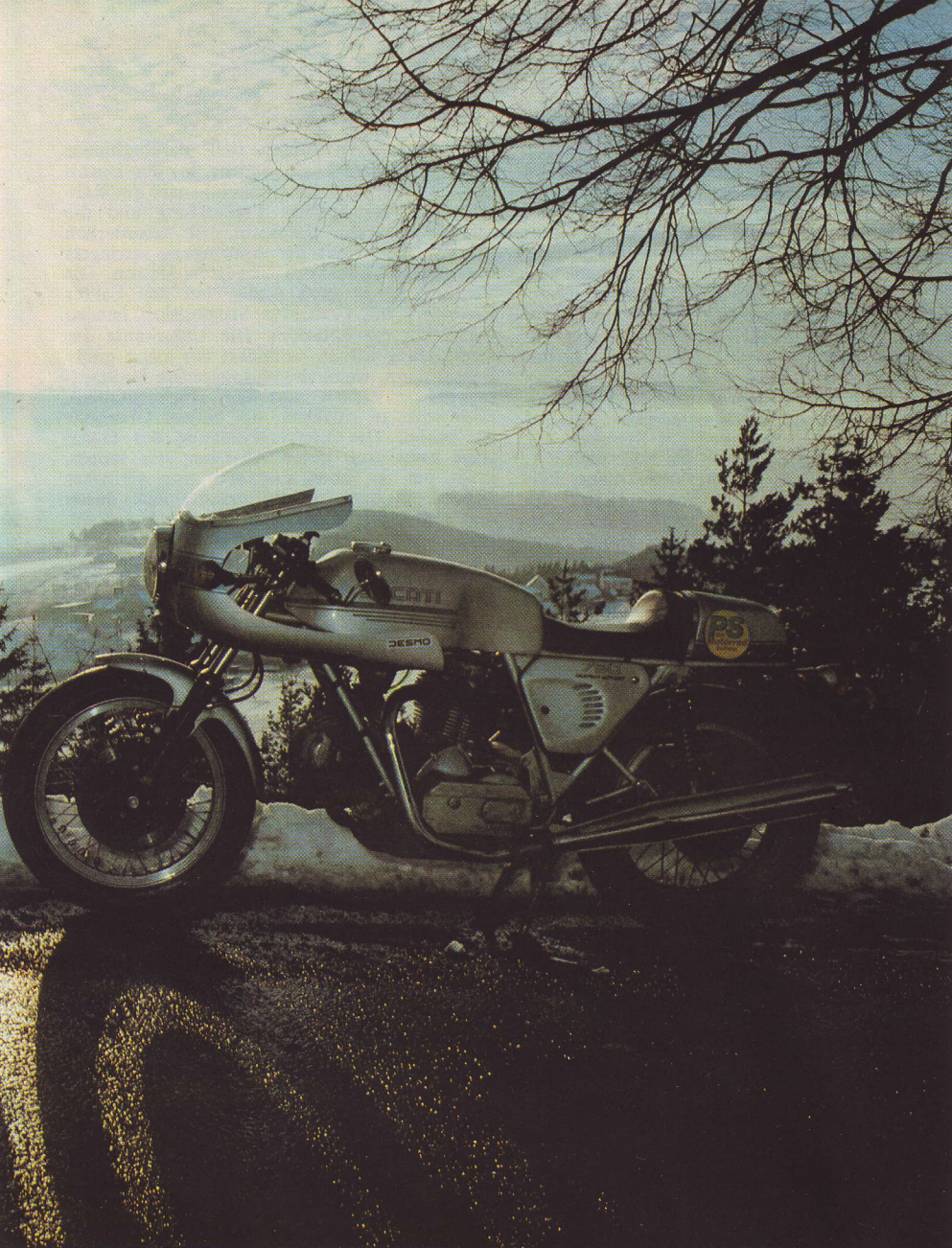
V-Motoren mit 90° Zylinder-Winkel sind schwingungsmäßig gut zu beherrschen . . .

in den vergangenen Jahren zahlreiche Erfolge bei Langstreckenrennen erringen können. Bald darauf wurde auch eine käufliche Replica dieser Sportmaschine auf Band gelegt: die „SS Desmo“. Offene Vergaser, so gut wie keine Schalldämpfung und andere Details sorgten dafür, daß der TÜV dieses Motorrad von den deutschen Straßen fernhielt. Das lebhaftere Interesse an der Maschine, nicht nur in Deutschland, hatte jedoch zur Folge, daß man sich in Bologna Gedanken um die Anpassung an die deutschen Vorschriften machte, was in Italien bisher nicht immer üblich war. Neben zahlreichen technischen Veränderungen am Nachfolgemodell wurden vor allem Luftfilter an den Vergasern mit geringerem Durchlaß und verbesserte Auspuffschalldämpfung angebracht. Im Rahmen der internationalen Normung wurde die bisherige Rechtschaltung über ein kompliziertes Gestänge auf die linke Seite gelegt. Eine wartungsfreie elektronische Anlage sorgt jetzt für die Zündung. Getriebe, Kupplung und Motor befinden sich in einem vertikal teilbaren Gehäuse mit reichlichen 5 Litern gemeinsamen Ölvorrats. Der Hinterradantrieb erfolgt durch eine praktisch unge-schützt laufende 3/8" x 5/8"-Kette.

### Moto Guzzi

Moto Guzzis sportlichste Ausführung der bewährten V-Modelle, die 850 Le Mans, tritt





len Agip Sint 2000 (10 W-50) brachte keine spürbare Verbesserung. Die Ducati hingegen lief bei korrekter Zünd- und Vergasereinstellung spätestens nach dem 5. Tritt bei sehr tiefen Temperaturen, sonst nach dem 2. Tritt. Ist der Motor der Le Mans einmal zum Laufen gebracht, so zeigt er einen dem Sportcharakter der Maschine durchaus entsprechenden Drehmomentverlauf. Man hält den Motor am liebsten in Drehbereichen ab 5000 U/min, sowohl der größeren Laufruhe des Zweizylinders wegen, als auch, weil sich erst dann der richtige „Biß“ einstellt. Die Ducati hat im Gegensatz dazu eine viel gleichmäßigere Leistungsabgabe und läuft über den gesamten Drehbereich ruhiger. „Unten“ hat der Motor mehr Kraft als der der Guzzi, dazuhin dreht er auch wesentlich höher. Durch diese Art der Kraftentfaltung hat man insgesamt bei der Ducati, unterstützt auch durch den fehlenden Winddruck, oft das Gefühl, langsamer zu sein als man tatsächlich ist. Auch beim Gasbetätigen in Kurven zeigen sich – gleiche Ursache – ähnliche Unterschiede. Die Guzzi Le Mans setzt in dem bewußten Bereich um 5000 U/min härter ein als die Ducati, entsprechend muß der Fahrer reagieren. In Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit brauchen sich beide Motorräder nicht vor der Konkurrenz zu fürchten. Auf dem Nürburgring lief die Ducati mit 206 km/h durch die Lichtschranke, die Le Mans brachte es auf knapp 200 km/h – sportlich also in dieser Hinsicht auf jeden Fall.

**Das Getriebe**

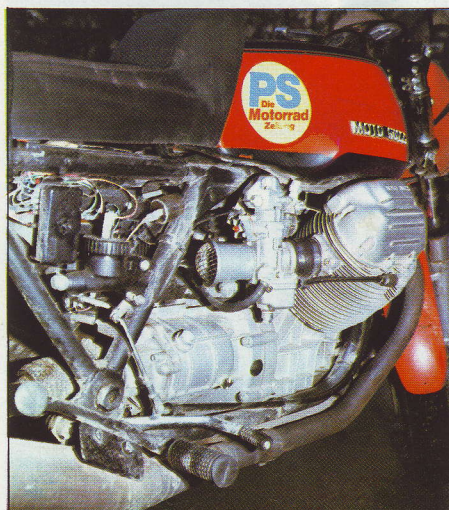
Wie bei allen Kardanmaschinen erfordert das Schalten bei der Guzzi mehr Einfühlung als bei anderen Motorrädern. Mit zunehmender Laufzeit wurden die an sich durchschnittlich langen Schaltwege immer größer, die Gänge rasten jedoch immer zuverlässig ein. Auch bei der Ducati, die sich zunächst etwas besser schalten ließ als die Guzzi, machten sich dieselben Verschleißerscheinungen bei dem wesentlich komplizierteren Gestängemechanismus verstärkt bemerkbar. Gegen Ende unserer 10.000 Testkilometer wollte dann auch der erste Gang nicht mehr richtig einrasten. Im übrigen ist die Ducati mit einem sportlich eng gestalteten Fünfganggetriebe mit sehr lang übersetztem 1. Gang ausgestattet, während die Moto Guzzi eine gleichmäßigere Gangabstufung aufwies.

Fotos: Baumhauer

die Nachfolge der 750 S 3 an (siehe PS Heft 3/76). Zur Verbesserung des Drehmomentverlaufs gegenüber dem Vormodell, vor allem im unteren und mittleren Drehbereich, wurden die Hub- und Bohrungsmaße denen der Zivilversion T 3 angeglichen. Der Kolbenhub wurde von 70 auf 78 mm, die Bohrung um 0,5 mm auf 83 mm erweitert. Im Zylinderkopf sitzen jetzt größere Ventile, und die Steuerzeiten wurden ein- und auslaßseitig geändert. 36er statt früher 30er Dell'Ortos befinden sich nun, über einen Gummistutzen vibrationssicher aufgehängt, vor den Zylinderköpfen, und zwar ohne Luftfilterung. Lediglich Kunststofftrichter mit Flammsieb leiten die nötige Atemluft den Vergasern zu. Bei der wirklich gut dämpfenden neuen Auspuffanlage führt das Verbindungsrohr nun vor dem Motor unter dem Lichtmaschinenendeckel hindurch.

Gestartet wird die Moto Guzzi mit Choke und Elektrostarter, was bei Temperaturen ab 5° C auch ohne Schwierigkeiten klappt. Bei Temperaturen nahe dem Gefrierpunkt oder gar darunter war der Elektrostarter der Guzzi allerdings nicht mehr in der Lage, den Motor ausreichend durchzudrehen. Mehr als ein ersterbendes Wimmern war Anlasser und Motor nicht zu entlocken. Da kein Kickstarter vorhanden ist, mußten die Guzzi-Kilos dann jedesmal angeschoben werden – ein schweißtreibendes Vergnügen. Zuerst

wollten wir die Schuld für die Startunwilligkeit bei dem vorgeschriebenen, aber bei Kälte sehr zähen Castrol RS suchen, aber ein probeweiser Wechsel auf das im Handbuch empfo-



... Ducati und Moto Guzzi exerzieren diese Charakteristik in ihren Sportmodellen.

**Erscheinung, Fahrwerke**

Trotz der allgemeinen Entwicklung zu kultivierten und perfektionierten Tourenmotorrädern haben sich insbesondere die Italiener ein Herz für das Sportmotorrad bewahrt. Und aus dieser Einstellung heraus entstehen im sonnigen Süden immer wieder wunderschöne Motorräder, die das Herz so manchen Motorradfahrers höher schlagen lassen. Allein schon das gelungene Design der Moto Guzzi Le Mans und der Ducati SS heben sich für jedermann deutlich vom gewohnten Erscheinungsbild des heutigen Motorrades ab. Serienmäßig und von vornherein aufeinander abgestimmt, finden sich hier alle Details, mit denen sonst viele Fahrer ihrem Großserienmotorrad eine individuelle sportliche Note verleihen. Stummellenker, Verkleidung, zurückverlegte Fußrasten, langgestreckter Sporttank, schmale Kunststoffkotflügel, Doppelscheibenbremse vorn und Sportsitzbank sind Attribute dieser Sportlichkeit. Diese Ausstattung ist nicht nur auf optische Wirkung ausgelegt, sondern hat durchaus praktische Bedeutung. Die Sitzposition auf den beiden Fahrzeugen bietet dem Fahrer einen möglichst direkten Kontakt zur Maschine und entlastet ihn bei hohen Geschwindigkeiten, die man dadurch auch über längere Strecken ohne körperliche Strapazen durchhalten kann. Zumindest bis man bei einer Tankpause Gelegenheit hat, die abgewinkelten Beine und das angezogene Genick zu entspannen. Anderer-



## Vergleichstest Ducati 750 SS Desmo und Moto Guzzi 850 Le Mans

seits ist das Fahren bei niedrigen Geschwindigkeiten wie in der Stadt kein reines Vergnügen.

Beide Motorräder besitzen einen Doppelrohrrahmen, der jedoch im Gegensatz zu klassischen Ausführungen unten offen ist. Bei der Moto Guzzi wird er unten durch zwei verschraubte Rohrbögen, bei der Ducati durch den Motorblock geschlossen. Bei der sehr sauberen Ausführung dieser Verschraubungen braucht mit Nachteilen bezüglich der Stabilität kaum ge-

rechnet zu werden, während der Motorausbau wesentlich erleichtert wird. Beide Maschinen bezeugen einmal mehr, daß die Italiener nicht nur schöne, sondern auch außerordentlich gut liegende Motorräder bauen können. Absolute Unempfindlichkeit gegenüber Längsrillen, ruhiges Fahrverhalten auch bei hohen und höchsten Geschwindigkeiten, nahezu unbegrenzte Schräglage – nur bei rennmäßigem Einsatz kann es möglich sein, daß bei der Ducati der linke Krümmer, bei der Guzzi der Ständerdorn aufsetzen – charakterisieren das Fahrverhalten der beiden Motorräder. Die Handlichkeit bei geringen Geschwindigkeiten ist bei der Guzzi besser, während auf Strecken wie dem Nürburgring die Ducati die Nase vorn hat. Ganz enge Kurven mögen beide nicht, hier macht sich der lange Radstand von 1500 mm bei der Ducati und 1490 mm bei der Moto Guzzi ungünstig bemerkbar. Bei Wende- und

Einparkmanövern wirkt sich darüberhinaus der sehr geringe Lenkeinschlag bei der Ducati aus, den die nach Rennmaschinenart am Rahmen fest angebrachte Verkleidung und die schräg gestellten Lenkstummel erforderlich machen. Diese Art der Anbringung verringert die um den Lenkkopf bewegten Massen. Die Verkleidung ist groß genug, um den Fahrer besonders bei geduckter Sitzposition nahezu vollständig zu entlasten. Die Unterkante der Verkleidung jedoch behindert vor allem große Fahrer dann, wenn sie, beispielsweise im Stadtverkehr versuchen, auf der Höckersitzbank nach vorn zu rutschen, um bessere Übersicht zu haben. Die Lenkerverkleidung der Guzzi trägt zwar zum guten Aussehen des Motorrades bei, ist aber ansonsten von geringem Nutzen und beeinträchtigt darüberhinaus durch den schwarzen Randkeder den Blick auf die Instrumente.

Die Federelemente beider Maschinen sind über den Durchschnitt hart, insbesondere die Federbeine der Ducati sorgen in Verbindung mit der nahezu ungepolsterten Höckersitzbank dafür, daß der Fahrer über den augenblicklichen Straßenzustand stets bestens informiert bleibt. Erstaunlich ist, daß die Gabel trotz recht straffer Auslegung bei Vollbremsung durchschlägt. Die Guzzi schneidet etwas besser ab, ohne Sicherheitseinbuße ist hier etwas mehr Wert auf Federwege gelegt worden. Beide Motorräder bleiben jedoch auch auf schlechten Straßen trotz Bocksprüngen in der Spur. Echtes Fahrvergnügen finden die Fahrer beider Maschinen nur auf ausgebauten Straßen.

Zur Bereifung wäre noch zu sagen, daß die Guzzi mit den aufgelegenen Metzeler Rille 12/Block C Touring Spezial problemlos lief. Bei der Ducati wurden die anfänglich montierten Pirellis zunächst gegen Dunlop K 91 Red Arrow, dann gegen Michelin M 45, jeweils V-Reifen, ausgetauscht. Am saubersten lief die Maschine auf den Michelins. Darüberhinaus konnten wir beobachten, daß die Ducati auf leichte Fahrwerksmängel wie ein zu lockerer Lenkkopflager oder falsch eingestellte Spur stark reagiert. Auch abgefahrne Hinterradreifen oder unterschiedliche Reifenmarken vorn und hinten verschlechtern das Fahrverhalten mehr als üblich.

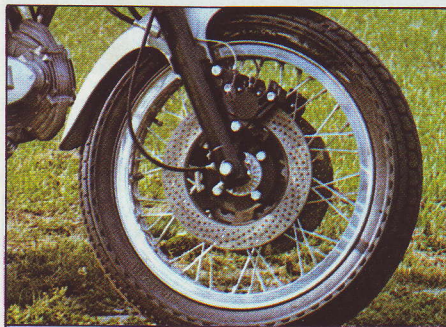
Fotos: Baumhauer/Roland/John



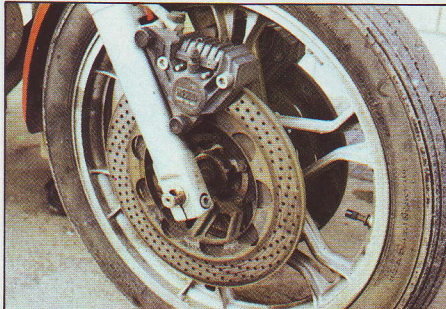
Gedrängte, sportliche Guzzi-Sitzposition.



Ducati: Langer Radstand für enge Kurven nicht so gut.



Ducati: Speichenrad mit Hochschulterfellen.



Moto Guzzi: Gußrad und angerostete Scheiben.

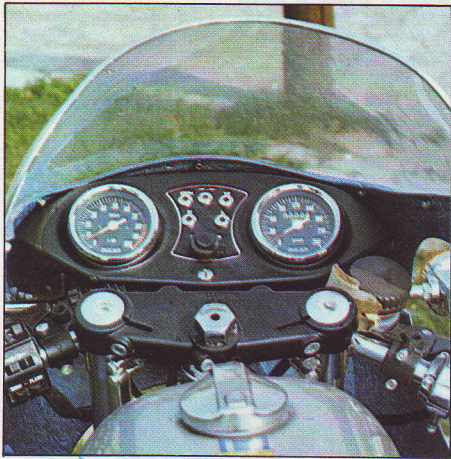
### Bremsen

Insgesamt jeweils drei gelochte Scheibenbremsen, allesamt Guß, sorgen bei den beiden Motorrädern für in der Tat hervorragende Verzögerung. Die Moto Guzzi bietet dazu noch die allen Viertakt-Guzzis eigene Besonderheit, das sogenannte „Integral-Bremssystem“.

Löcher in Bremsscheiben verringern zwar das Gewicht der ungefederten Massen, können aber ihre Hauptaufgabe, die Ansprechbarkeit von Scheibenbremsen bei Regen wesentlich zu verbessern, nur unbefriedigend erfüllen. Zwar sprachen die Bremsen beider Maschinen, wohl auch aufgrund des Gußmaterials, etwas besser an als üblich, man ist jedoch immer noch gut beraten, bei Regen rechtzeitig zu bremsen, um den gefährlichen Wasserfilm von den Scheiben zu bringen. Im übrigen ist eine regelmäßige Inspektion gerade dieser Löcher angeraten. Bei unseren Testmaschinen waren sie nämlich, besonders bei nassem Wetter, ca. alle 1000 km mit Bremsbelagstaub regelrecht zugepappt. Ursache: Flugrost auf den gegossenen Scheiben schmirgelt die Beläge übermäßig ab. So war denn auch bei der Guzzi nach knapp 6000 km ein Bremsbelagwechsel hinten und vorne fällig.

Die Verzögerungskraft der Bremsen ist überdurchschnittlich gut. Das Integral-Bremssystem (hintere und vordere linke Scheibe über Fußpedal, vordere rechte über Handhebel betätigt) zeigt seine Vorteile vor allem durch die Gleichmäßigkeit und Ruhe, mit der das Fahrwerk auf Fußbremsbetätigung reagiert: weder das harte

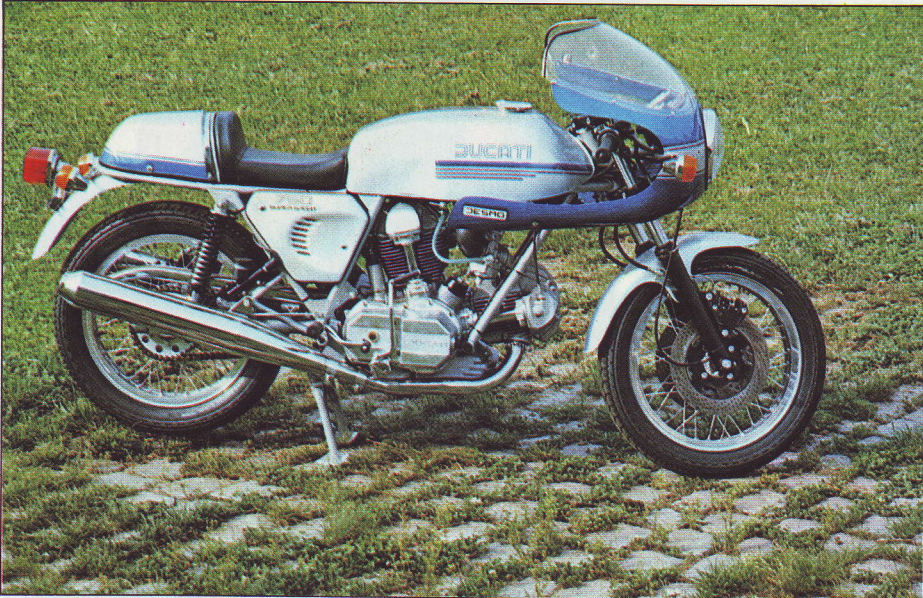




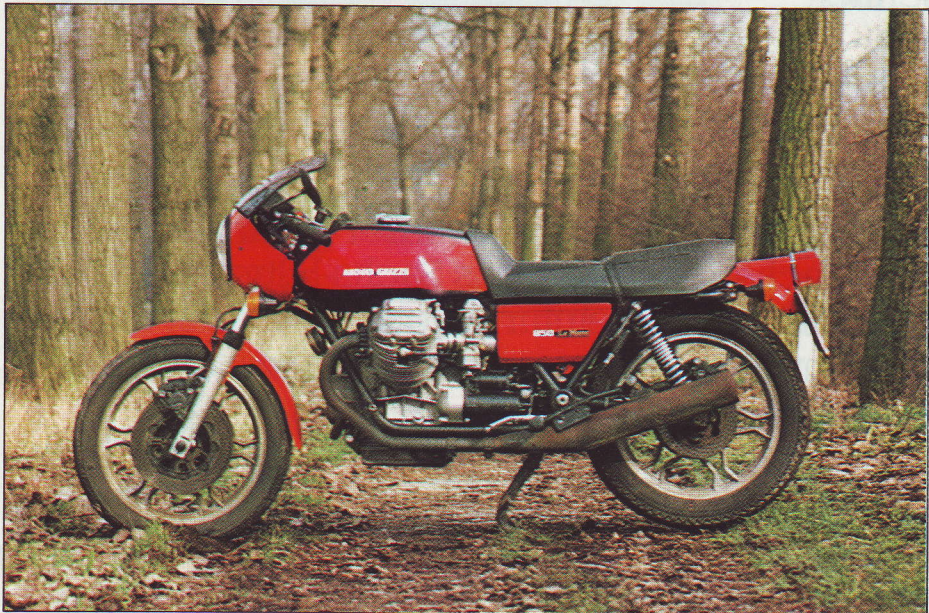
**Ducati-Cockpit:** Die Instrumente sind gut sichtbar.



**Moto-Guzzi-Cockpit:** Sehr flache Scheibe – verdeckte Instrumente.



**Ducati:** Sie wirkt schon vom Äußeren her leicht, hat aber das gleiche Gewicht wie die Moto Guzzi.



**Moto Guzzi:** Die Maschine wirkt langgestreckt, etwas flach und sehr kompakt. Mit beiden Fahrwerken sind optimale Leistungen möglich.

## Vergleichstest Ducati 750 SS Desmo und Moto Guzzi 850 Le Mans

Eintauchen der Gabelstandrohre noch das Ausbrechen des Hinterrades tritt bei alleiniger Fußbremsbenutzung auf. Nachteile und damit Gefahr des Systems: bei schlüpfrigem oder glattem Untergrund ist einem selbst das bißchen Vorderradbremse zu wenig dosierbar. Im übrigen möchte man gerade bei der Le Mans auch mal „hinlangen“ und dann wird die handbetätigte Vorderradbremse unentbehrlich und legt die Ausgewogenheit des Bremsvorgangs wieder vorrangig in die Hände des Fahrers. Zuletzt muß man auch hier, wie beim Schalthebel, das leicht ausleiernde Bremsgestänge kritisieren.

Auch die Ducati ist mit sehr guten Bremsen ausgestattet. Insbesondere die beiden vorderen Scheibenbremsen bringen Verzögerungen wie bei kaum einem anderen Motorrad.

Der Drehpunkt am Handbremshebel ist nicht sehr ausgeprägt. Die Ansprechbarkeit der hinteren Bremse ist so ausgelegt, daß mit einigem Gefühl ein Überbremsen vermieden wird. Bis auf die schnell verschleißenden Bremsgestänge werden die Bremsen beider Motorräder somit ihrem sportlichen Anspruch voll gerecht.

### Ausstattung und Zubehör

Was die Qualität von Instrumenten, Schaltern und Kontrolllampen betrifft, rangieren die beiden Italiener nach wie vor hinter der Konkurrenz aus Japan und Deutschland. Zwar sind die englischen Smith-Instrumente der Ducati recht übersichtlich und ruhig anzeigend, doch eilte insbesondere die Geschwindigkeitsanzeige kräftig vor. Nach 4000 km gab diese ihren Geist wegen gebrochener Rückholfeder auf, 3000 km später folgte der Antrieb. Die Instrumente der Moto Guzzi zeigten etwas realistischer an, sind jedoch unübersichtlich gezeichnet und zudem ein wenig klein geraten. Kritikwürdig an beiden Motorrädern sind die billigen (Ducati) und schlecht beleuchteten (Guzzi) Kontrollämpchen für Blinker, Lichtmaschine, Öldruck und Fernlicht. Die Blinker- und Abblendschalter sind zwar bei beiden hinsichtlich der Bedienungsfreundlichkeit verbesserungswürdig, insgesamt schneidet hier die Moto Guzzi durch stabilere Qualität und saubere Verarbeitung besser ab.

Auch die Lackqualität läßt bei beiden Maschinen zu wünschen übrig. Bei der Guzzi ist der mattschwarze Lack auf der Tankoberseite nicht benzinfest, und die Ducati zeigte schon nach kurzer Zeit stumpfe und abgeschabte Stellen dort, wo Knie und Tankrucksack reiben. Das soll aber, laut glaubhafter Versicherung von Importeur Röth, durch eine zusätzliche Schicht Klarlack noch beseitigt werden. Auf den nicht wenigen Kunststoffteilen hielt der Lack jedoch bei beiden Maschinen besser. Die Lichtausbeute ist ebenso gewohnt durchschnittlich.

### Resümee

Die Testkilometer auf den beiden Sportsternern haben wirklich Spaß gemacht. Dafür sind sie auch gebaut: Schönwettermaschinen im besten Sinne, um bei schönem Wetter auf guten Straßen sportlich voranzukommen. Tourenmotorräder sind beide nicht, wenn wir auch der Moto Guzzi bedingte Tourentauglichkeit einräumen können. Wir halten sie für das bessere Allroundmodell, die Ducati ist und bleibt etwas für Spezialisten.

Friedrich Dinkelmann/Thomas Weik

Technische Übersicht Seite 86



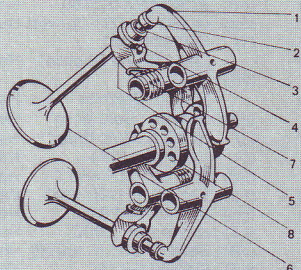
## Technische Übersicht

### Ducati 750 SS Desmo

#### Motor

Luftgekühlter Zweizylinder-Viertaktmotor mit 2 obenliegenden Nockenwellen, angetrieben über Kegellradsätze, Königswellen, Ventilbetätigung desmodromisch durch Kipphebel, Aluzylinder mit Gußlaufbahn, Zahnradöl-pumpenschmierung.

BohrungxHub 80x74,4 mm  
 Hubraum 748 ccm  
 Verdichtung 9,65:1  
 Nennleistung 65 DIN-PS bei 7200 U/min  
 spez. Leistung 86,4 PS/L



1 Öffnungskipphebel; 2 Distanzplättchen zur Ventilspeleinstellung Öffnungskipphebel; 3 Halbring; 4 Ventilspeleinstellung Schließkipphebel; 5 Schließkipphebel; 6 Ventil; 7 Schließkipphebel-Rückholfeder; 8 Nockenwelle.

#### Kraftübertragung

Mehrscheibenkupplung im Ölbad laufend, schräg verzahnter Primärtrieb, klauengeschaltetes Fünfgang-Getriebe, Sekundärtrieb über Rollen-kette.  
 Gangstufen 2,237/1,562/1,204/1/0,887  
 Primärgesamtuntersetzung 2,187  
 Sekundärgesamtuntersetzung 2,5

#### Elektrische Anlage

12 V 200 W-Drehstrom-Lichtmaschine, kontaktlose Thyristor-Zündung, Batterie 12 12 Ah, Zündkerze L 81, Elektrodenabstand 0,8 mm, 180 mm Ø Scheinwerfer mit asymmetrischem H4-Abblendlicht 60/55 W.

#### Vergaser

Zentralschwimmervergaser mit Kaltstartbetätigung, Trockenluftfilter.

#### Fahrwerk

Doppelrohrrahmen, unten offen, mit hydraulisch gedämpfter Telegabel (120 mm Federweg) vorn, bronzebuchsenelagerter Hinterradschwinge, sowie ölgedämpfte, fünffach verstellbare Federbeine hinten.

#### Räder

Bereifung vorn 3.50 V 18, hinten 4.25/85 auf Alufelgen in Gußspeichenrädern.

#### Bremsen

Hydraulisch betätigte Zweiseibenbremse vorn mit 280 mm Ø, hydraulisch betätigte Scheibenbremse mit 229 mm Ø hinten.

#### Füllmengen

Tankinhalt 20 l einschließlich ca. 2,5 l Reserve; Motorinhalt ca. 5 l.

#### Gewicht

Eigengewicht 220 kg, Zuladung 160 kg.

#### Zubehör

Drehzahlmesser, Tacho mit Tageskilometerzähler; Farbauswahl: silber-blau-metallic

#### Preis

DM 10500,-

#### Hersteller

Ducati Meccanica, Via Ducati 3, Bologna - Italien.

#### Importeur

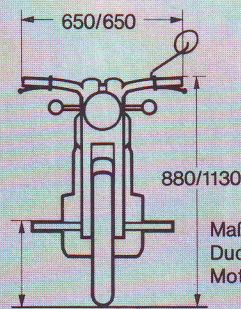
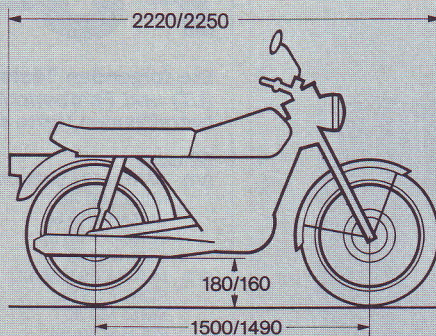
D Zweirad-Röth, Schulstr. 8 6149 Grasellenbach/Hammelbach

CH Condor SA, Motorfahrzeuge,

2853 Courtairve

A Richard Kasan, Feldkirchner Str. 24,

9020 Klagenfurt



Maße in mm  
 Ducati 750 SS Desmo/  
 Moto Guzzi 850 Le Mans

### Moto Guzzi 850 Le Mans

#### Motor

Luftgekühlter Zweizylinder-Viertaktmotor mit untenliegender Nockenwelle, angetrieben über Kette. Ventilbetätigung durch Stoßstangen, Kipphebel; Aluzylinder mit Gußlaufbahn, Zahnradöl-pumpenschmierung.

BohrungxHub 83x78 mm  
 Hubraum 844,5 ccm  
 Verdichtung 10:1  
 Nennleistung 70 DIN-PS bei 7000 U/min  
 spez. Leistung 82,9 PS/L  
 max. Drehmoment 7,2 mkp bei 6500 U/min  
 mittl. Kolbengeschwindigkeit 18,2 m/s (bei Nenn-drehzahl)

#### Kraftübertragung

Zweiseibenkupplung, trocken laufend, klauengeschaltetes Fünfgang-Getriebe, Sekundärtrieb über Kardanwelle.  
 Gangstufen 2,0/1,388/1,047/0,869/0,75  
 Primärgesamtuntersetzung 1,235  
 Gesamtstufung 11,64/8,08/6,09/5,06/4,36  
 Sekundärgesamtuntersetzung 4,714

#### Elektrische Anlage

14 V Drehstromlichtmaschine, kontaktgesteuerte Batterie-zündung, Batterie 12 V 32 Ah, Zündkerze Bosch W 230, Elektrodenabstand 0,6-0,7 mm, 180 mm Ø Scheinwerfer mit asymmetrischem Abblendlicht 40/45 W.

#### Vergaser

Zwei 36 mm Ø Dellorto-Concentric-Vergaser mit Kaltstartbetätigung, offen.

#### Fahrwerk

Doppelrohrrahmen, unten offen, mit hydraulisch gedämpfter Telegabel (125 mm Federweg) vorn, kegelrollengelagerter Hinterradschwinge, sowie ölgedämpfte dreifach verstellbare Federbeine hinten.

#### Räder

Bereifung vorn 3.50 H 18 oder 100/90 H 18, hinten 4.00 H 18 oder 110/90 H 18 auf Alufelgen in Aluspeichenrädern.

#### Bremsen

Hydraulisch betätigte Zweiseibenbremse vorn

mit 300 mm Ø, hydraulisch betätigte Scheibenbremse mit 242 mm Ø hinten. (Integral-Brems-system.)

#### Füllmengen

Tankinhalt 23 l einschließlich ca. 3 l Reserve; Motorölinhalt 3 l, Getriebeölinhalt 0,75 l; Kardan 240 cm<sup>3</sup> Hypboy + Molykote A.

#### Gewicht

Eigengewicht 230 kg, Zuladung 135 kg.

#### Zubehör

Elektrostarter, Drehzahlmesser, Tacho mit Tageskilometerzähler, hochklappbare Sitzbank; Farbauswahl: rot.

#### Preis

DM 10560,-

#### Hersteller

Moto Guzzi - S.E.I.M.M., Mandello del Lario, Italien.

#### Importeur

D Deutsche Motobecane GmbH,

Aachener Str. 23, 4812 Brackwede

CH Otto v. Arx, Basler Str. 240, 4632 Trimbach

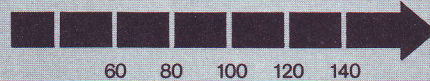
Daniel Schor, Falkenplatz 35, 3000 Bern

A Fa. Rainer, Sechskrügelgasse 2, 1030 Wien

Beschleunigung (Fahr-gewicht 70 kg)

Ducati 750 SS Desmo

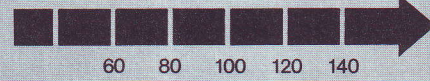
2,1 2,7 3,9 5,2 7,1



Beschleunigung (Fahr-gewicht 70 kg)

Moto Guzzi 850 Le Mans

2,2 2,8 4,1 5,4 7,3



Höchstgeschwindigkeit:

Ducati 750 SS Desmo sitzend 196 km/h

liegend 206 km/h

Moto Guzzi 850 Le Mans sitzend 193 km/h

liegend 198 km/h

## Ducati 750 SS Desmo und Moto Guzzi 850 Le Mans im Vergleich

Fabrikat/Typ	Hubraum (ccm)	Leistung (PS/U min)	Zyl.-Anz./Arbeitsw.	Gewicht (kg)	Anzahl Gänge	Preis (DM)
Ducati 750 SS Desmo	748	65/7200	2/4	220	5	10500,-
Moto Guzzi 850 Le Mans	844,5	70/7000	2/4	230	5	10560,-
Benelli Sei	748	63/8900	6/4	241	5	9820,-
BMW R 75/5	745	50/6200	2/4	220	5	7985,-
Honda CB 750 F 1	736	67/8500	4/4	247	5	6908,-
Honda CB 750 K	736	67/8500	4/4	247	5	6858,-
Kawasaki Z 650	652	66/8500	4/4	220	5	6500,-
Kawasaki Z 750	745	50/7000	2/4	235	5	6500,-
Suzuki GS 750	738	63/8800	4/4	240	5	6990,-
Suzuki GT 750	739	63/6500	3/2	251	5	6900,-
Triumph Tiger	743	46/6200	2/4	185	5	5295,-
Yamaha XS 750	748	64/7200	3/4	257	5	7250,-