

Deutschland: DM 4,- Österreich: öS 35,-
Schweiz: sfr. 4,50 Luxemburg: lfr. 72,-

MOFA ■ MOTORRAD ■ TEST ■ SPORT

530
7/80

Fahrbericht und Riesenposter der neuen Moto Guzzi

Le Mans 1000

● Großer 27 PS-Vergleich:

BMW R 45 – Honda CM 400
Yamaha XS 400 U.S.Custom
Kawasaki Z 440 LTD
Suzuki GS 450

● Schneller, roter Schweizer:

Egli-Honda CB 900 F

● Drei Dicke für die Reise:

Kawasaki Z 1300
Yamaha XS 1100
BMW R 100

● Heißer Renner:

Yamaha RD
250 LC



Aktuell: Alles über Mofas

Durch die Sahara
Großer Sonderteil Reise
Alles über Reisevorbereitung



**Die neue Moto Guzzi Le Mans
ist ein hochkarätiges Sportgerät**

Die Supersportliche



In limitierter Auflage bringt Moto Guzzi eine verschärfte Version der Le Mans. Die neue Tausender wird nicht nur die Liebhaber schöner Signorinas auf den Geschmack bringen, sondern sie soll auch als konkurrenzfähiges Sportgerät dienen.

VON NORBERT BAUER

Le Mans – wer kennt diesen Namen nicht! Le Mans – förmlich riechbar ist die Rennluft, taucht dieses Wort auf, wird es irgendwo gehört. Le Mans – wie die französische Rennstrecke ist auch die Moto Guzzi-Maschine gleichen Namens umgeben von einem Hauch Rennatmosphäre. Wem sie begegnet, die Guzzi Le Mans, entlockt sie Staunen, Bewunderung. Ein bißchen Neid vielleicht manchmal, weil man dieses geduckt, gestreckt wirkende Sportmotorrad mit der niedrigen Silhouette nur selten zu Gesicht bekommt. Denn Exclusives bedarf spezieller Liebhaberei. Und diese rassistische Italienerin ist trotz ihres sicheren Fahrwerks, trotz des wartungsarmen Kardanantriebs, des bewährten Integral-Bremssystems und erwiesener Alltagstauglichkeit kein biederer Konsumartikel. Rassistisch, schön, rot: Solch eine Maschine kann ei-

Fotos: Bauer



Schön, rot und italienisch: Die große Le Mans mit Ago-Verkleidung

gentlich nur südländischer Herkunft sein. – Nun hat sie eine noch schnellere Schwester bekommen, diese Le Mans. V 1000-II Le Mans heißt die neue Kreation, von der in unserem Lande nur 60 Exemplare zu haben sein werden. 942 Kubikzentimeter beträgt jetzt der Hubraum des V-Zweizylinders, und 60 kW (82 PS) bei 7500/min leistet er. Erzielt wurde die Leistungssteigerung nicht allein durch die auf 10,8 erhöhte Verdichtung, sondern auch mit Hilfe einer Spezialnockenwelle sowie größerer Vergaser, deren Ansaugweite 40 Millimeter beträgt. Den höheren Drehzahlen werden stärker vorgespannte Ventilsfedern gerecht. Ein rechteckiger Abstandsring zwischen Motorgehäuse und Ölwanne erhöht den Ölinhalt auf 3,5 Liter und sorgt so für thermische Sicherheit. – Der Oberkörper ist stark nach vorn gebeugt, die Fußrasten sind zurückverlegt.



Schnittig und langgestreckt: Sportlichkeit und Eleganz vereint



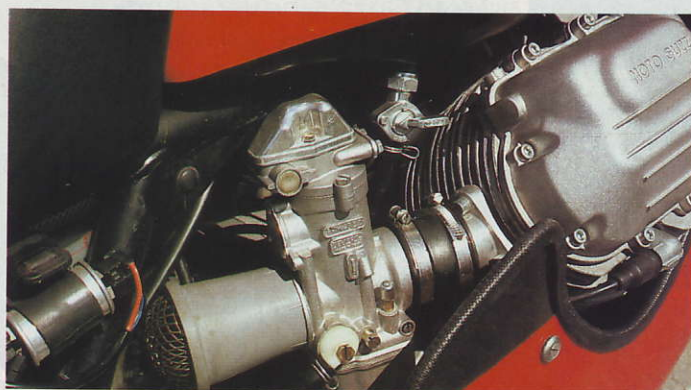
Marzocchi-Federbeine

Die V 1000-II Le Mans ist ein Wettbewerbsgerät

Annähernd rennmäßig ist die Sitzposition hinter der „Agostini“-Vollverkleidung und entspricht damit dem Einsatzzweck: Vor allem Zuvifahrer oder – wie es neuerdings heißt – Rallye-Fahrer sollen angesprochen sein. Dennoch besitzt die V 1000-II Le Mans eine Zweipersonen-Zulassung. Über den ganzen Drehzahlbereich ist die deutlich angehobene Leistung spürbar, und dieser impulsiv am Gas hängende Viertakter ist der raffanteste Serienmotor, der bislang von Guzzi kam. Da mag man es in Kauf nehmen, daß die Schaltung härter geht und die Fußbremse mehr Kraft erfordert als gewohnt. Die Feuertaufe hat das 225 Stundenkilometer schnelle und 15.500 Mark teure Gerät jedenfalls schon bestanden: Beim ersten Lauf zur Deutschen Rallye-Meisterschaft 1980 auf dem Nürburgring siegte Alois Tost auf Guzzi V 1000-II Le Mans. □



Brembo-Doppelscheibe vorn



40er-Dellorto-Schiebervergaser mit offenen Ansaugtrichtern