





SPORT

Feurige Signora

Fahrbericht Moto Guzzi
Le Mans mit 1000 cm³

Rallye-Meister Alois Tost fährt in diesem Jahr erstmals mit Kardan. Was er über seine 1000er Guzzi Le Mans denkt, hat er für PS aufgeschrieben

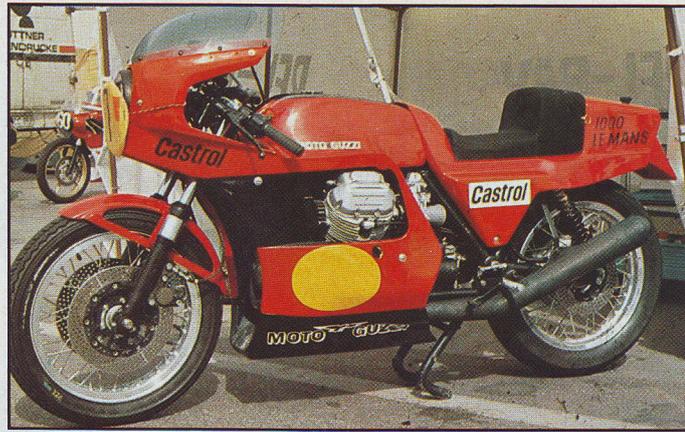
Ich hatte noch nie ein Kardan-Motorrad im Wettbewerb bewegt und war gespannt darauf, welche Fahrindrücke mir die Guzzi vermitteln würde, die in sechs Wochen Arbeit bei Motobecane in Bielefeld entstanden war. ▶

SPORT

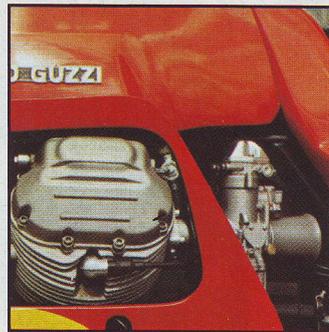
Fahrbericht Moto Guzzi Le Mans mit 1000 cm³

Um den Semi-Rennmaschinen und japanischen Boliden bei den Rallyes (früher Zuverlässigkeitsfahrten genannt) paroli bieten zu können, hat man hier aus dem großen Baukasten der Moto Guzzi die Teile zusammengetragen, deren Kombination ebenso Leistung wie Zuverlässigkeit versprechen. Der Motor, normalerweise bei der Le Mans II ein 850er, bekam Zylinder und Kolben der 1000er G 5. Des Weiteren wurden 40er Vergaser (statt 30er bei der normalen 1000er), La Franconi-Auspuffanlage und die Nockenwelle aus dem Sportsatz montiert.

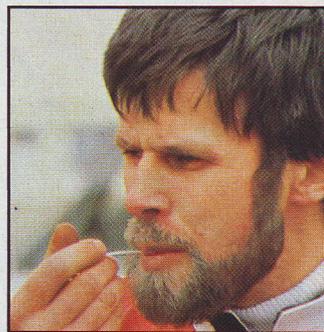
Kurbelwelle und Pleuel sind dem Sportsatz entsprechend bei Hoeckle gewuchtet



Ähnlich wird auch die neue Serien 1000er aussehen



Pro Topf 500 cm³

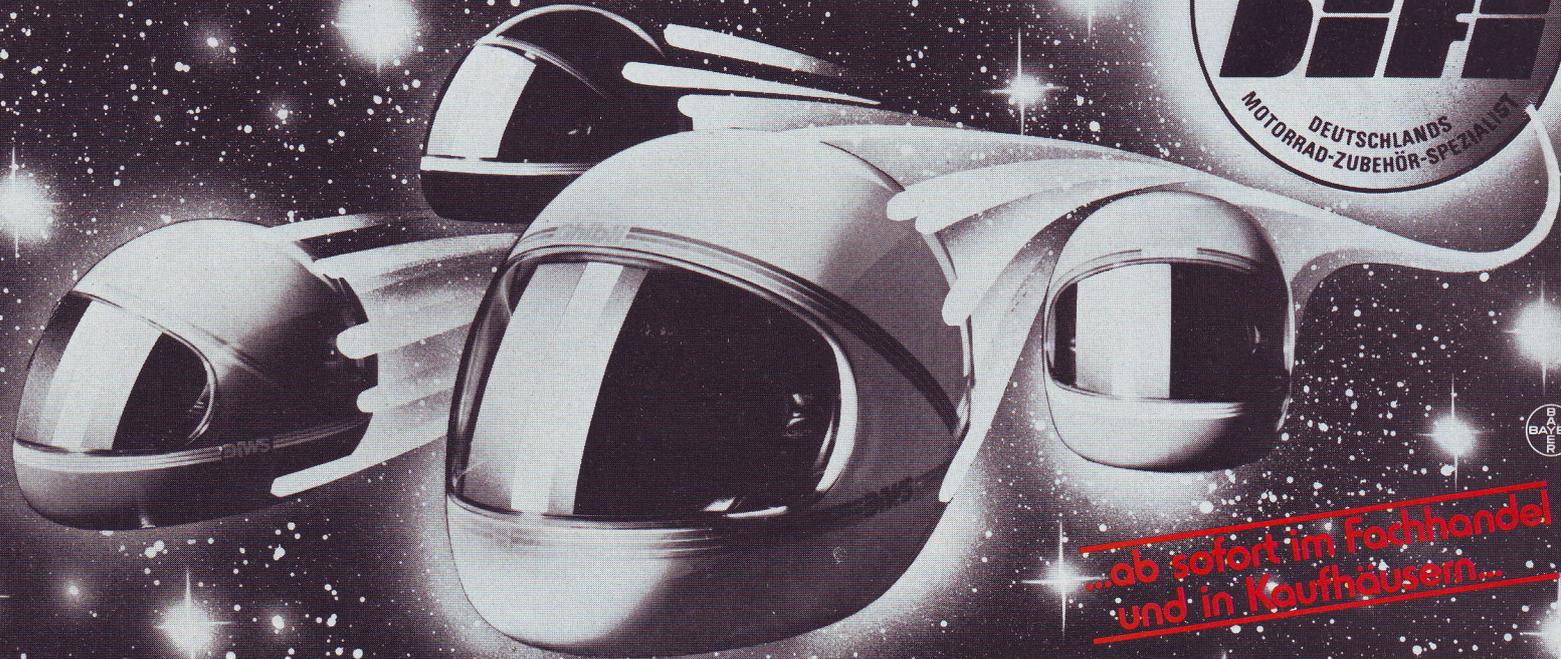


Tost stärkt sich für Guzzi

und poliert. Die Ölwanne ist mit einem drei Zentimeter breiten Zwischenring vergrößert und zur Kurbelwelle hin mit einem Schwallblech abgeschlossen.

Die Primärübersetzung wurde von 16/22 auf 17/22 verlängert, und Kardanwelle wie Kreuzgelenk stammen von der 1000-Convert, da sie etwas stabiler sind. Die Hinterachse wird mit der Übersetzung 8/33 gefahren. Dies entspricht bei 7500/min (Drehzahlmesser Veglia Contagiri Competitione) einer Geschwindigkeit von 218 km/h, wenn der Abrollumfang des 4,70/85 V18 Endurance von Dunlop zugrunde gelegt wird. Beim Fahrwerk wurden aus dem Baukasten die schmale Telegabel der Le Mans I, die Speichenräder der T3 und wegen der Abstimmungsmöglichkeiten Koni-Federbeine genommen.

...5-4-3-2-1... START DER Ghibli-INVASION...



...ab sofort im Fachhandel
und in Kaufhäusern...



Ghibli

... der neue Super-Helm für alle Motorrad-, Mofa- und Mokickfahrer! Sofort starten und abholen! Dazu gibt's Riesenposter, ausführliche Prospekte u. schicke Sticker! WIKING-GHIBLI ...rundum Weltneuheiten und Weltpatente, rundum supersicher, Helmschale aus Makrolon von Bayer, endlich rundum aktive und passive Sicherheit! Top-Design, vollintegriertes Panorama-Visier und sooo bequem! WIKING GHIBLI - die neue Helmgeneration von DIFI Deutschland!

Prospekte, Poster und Sticker beim Fachhandel, in Kaufhäusern oder Direkt-Info bei DIFI, 2930 Varel 1

Von der schmalen Tele erwarten die Motobécane-Leute bessere Aerodynamik und größere Stabilität durch kleine Abstände Radlager-Klemmfaust. Die Speichenräder erlauben eine bessere Anpassung der Felgenmaße an die Reifengröße.

Das Äußere wurde dann zum guten Schluß mit Verkleidung und Sitzbank von Menani und Fußrasten von Agostini verschönert.

Mit diesen technischen Daten im Kopf, sah ich dem ersten Ausflug mit der neuen Freundin gespannt entgegen. Am 21. März wartete der TÜV im VW-Versuchsgelände Ehra-Lessien nahe Wolfsburg auf uns, um seinen Segen zu dem Rallye-Motorrad zu geben oder nicht.

Gemessen werden soll die Höchstgeschwindigkeit, das Fahrgeräusch und das Nahfeldgeräusch.

Motor: viel Dampf von unten heraus

Der Tag bringt mir ein ganz neuartiges Erlebnis. Nachdem ich vor dem böigen Wind gewarnt worden bin, der tags zuvor dort ein Auto aufs Dach gelegt hatte, werde ich auf die Strecke entlassen. In der Warmlaufrunde auf dem 20 km langen Oval, dessen überhöhte Kurven Geschwindigkeiten von weit über 300 km/h zulassen, gewöhne ich mich an Hebeleien, Sitzposition und Bremsen. Nach den ersten Metern schon fällt mir die Schaltung auf, die einen recht kräftigen Tritt verlangt.

Nachdem der Motor, der erst 150 km auf dem Zähler hat, warm ist, habe ich den Eindruck, daß in der Le Mans 1000 eine ungewöhnlich leistungsfähige Dampfmaschine ihre Arbeit verrichtet: Urig und unnachgiebig beschleunigt dieses Motorrad aus niedrigsten Drehzahlberei-

Brandneu: Guzzi V 1000 Le Mans II

Was den Guzzi-Fans in Frankreich und den USA längst angeboten wird, kommt jetzt auch nach Deutschland. Die Guzzi Le Mans mit 1000er Motor, zunächst in begrenzter Zahl, Typenbezeichnung V 1000 Le Mans II, Preis rund 15000 Mark.

Daß der Entschluß, dieses Motorrad auf den Markt zu bringen, zeitgleich mit dem Einstieg in den Motorrad-Rallyesport fiel, ist sicher kein Zufall. Durch Erfolge im Sport sollen die Le Mans-Modelle wieder stärker ins Gespräch kommen. In diesem Fall ist die Methode vollauf gerechtfertigt, denn was der Zuschauer auf der Strecke sieht, kann er fast identisch im Laden kaufen.

PS hatte Gelegenheit, das erste Probestück zu fahren. Der Kontakt mit dem Einliter-Boliden war eindrucksvoll.

Der Hubraumzuwachs gegenüber der 850 Le Mans II ist deutlich spürbar. Ab 3000/min zieht der Motor mit unbändiger Kraft hoch. Vom subjektiven Eindruck her kann die 1000er Le Mans spielend den japanischen Einliter-ohc-Vielzylindern die Hölle heiß machen. Auf der Autobahn stehen schnell 230 km/h auf dem Tacho; das macht die Eintragung im Kfz-Schein von 220 km/h nachhaltig glaubhaft.

chen heraus bis zur Höchst-drehzahl von 8000/min.

Auch das Verhalten bei Höchstgeschwindigkeit, die hier vom TÜV mit exakt 220 km/h gemessen wird, deutet darauf hin, daß noch eine längere Übersetzung gefahren werden könnte.

Der Guzzi 1000-Motor ist ein aufgebohrter 850er: 88 statt 83 mm Bohrung, 78 mm Hub, 949 cm³, Verdichtung 10,8. – Die Leistung ist gegenüber der Le Mans 850 um 6 kW (8,5 PS) auf 60 kW (knapp 82 PS) bei 7500/min gesteigert. Das maximale Drehmoment liegt mit 7,5 Nm bei 6000/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit 19,5 m/sek.

Für reichlich Füllung sorgen zwei große (40er) Dell'Orto-Vergaser mit Beschleunigerpumpe ohne Luftfilter. Durch Montage eines Ölwannezwischenrings wurde die Motorölmenge auf 3,5 Liter erhöht.

Die erstklassigen Guzzi Le Mans 850-Fahreigenschaften werden natürlich auch dem stärkeren Motor voll gerecht (Test in PS 6/79).

Einzige Fahrwerksänderung sind die Marzocchi-Gasdruckdämpfer. Agostini-Vollverkleidung, die Leichtmetall-Fußrastenanlage vom gleichen Hersteller und Guman-Höckersitzbank: Die Moto Guzzi V 1000 Le Mans II ist in jeder Beziehung exklusiv und nicht zu teuer.

Wer all das, was Guzzi hier serienmäßig bietet, im Zubehörhandel erwirbt und an sein fernöstliches Massenprodukt baut, kommt schnell auf eine ähnlich hohe Summe.

Roland Reuter

Die Schaltvorgänge beim vollen Beschleunigen verlangen eine gefühlvolle Kupplungshand, führen aber auch in Schräglage bei 200 km/h zu keiner Fahrwerksunruhe; überhaupt liegt hier die besondere Stärke der Le Mans. Die Geräuschemessungen ergeben 84 dB (A) Fahrge-

räusch und 99 dB Nahfeldgeräusch.

Um weitere Erfahrungen mit der Maschine zu sammeln, geht es am 29. März nach Hockenheim, um hier auf dem kleinen Kurs die Handlungseigenschaften zu erfahren. Die gefahrenen Rundenzeiten liegen bei 1.20, dies bei kalter Witterung und stark böigem Wind.

Fahrwerk: gut bei jedem Tempo

In der schnellen Linkskurve, am Ende der Querspange, neigt normalerweise das Vorderrad zu leichtem Hüpfen. Dem konnte aber durch Einbau des Innenlebens der Le Mans II-Telegabel ein Ende bereitet werden. Die Integral-Bremse wurde auf meinen Wunsch auf Normalbremse umgestellt, da ich mir die Umgewöhnungsprobleme, die sich beim Fahren verschiedener Rennmaschinen ergeben, verringern will.

Bilanz des Eindrucks von diesen Proberitten und dem ersten Einsatz in Hockenheim: Diese Le Mans 1000 vermittelt vom guten Startverhalten (Tupfer-Vergaser) bis zum ausgewogenen Fahrverhalten ein Fahrerlebnis, das man bei den japanischen Großserienmotorrädern vermißt. Nachteile sind die etwas hakelige Schaltung und der rauhe Lauf in niedrigem Drehzahlbereich.

Die Wettbewerbssituation des letzten Jahres läßt mich hoffen, daß ich mit dieser Guzzi einen Platz unter den ersten drei in der Deutschen Meisterschaft belegen kann.

Interessant für alle Fans des sportlichen Motorradfahrens ist sicher, daß die Deutsche Motobécane in Italien eine Serie Replicas bauen läßt, die schon in Kürze für nicht mehr als 15000 Mark zu haben sein wird.