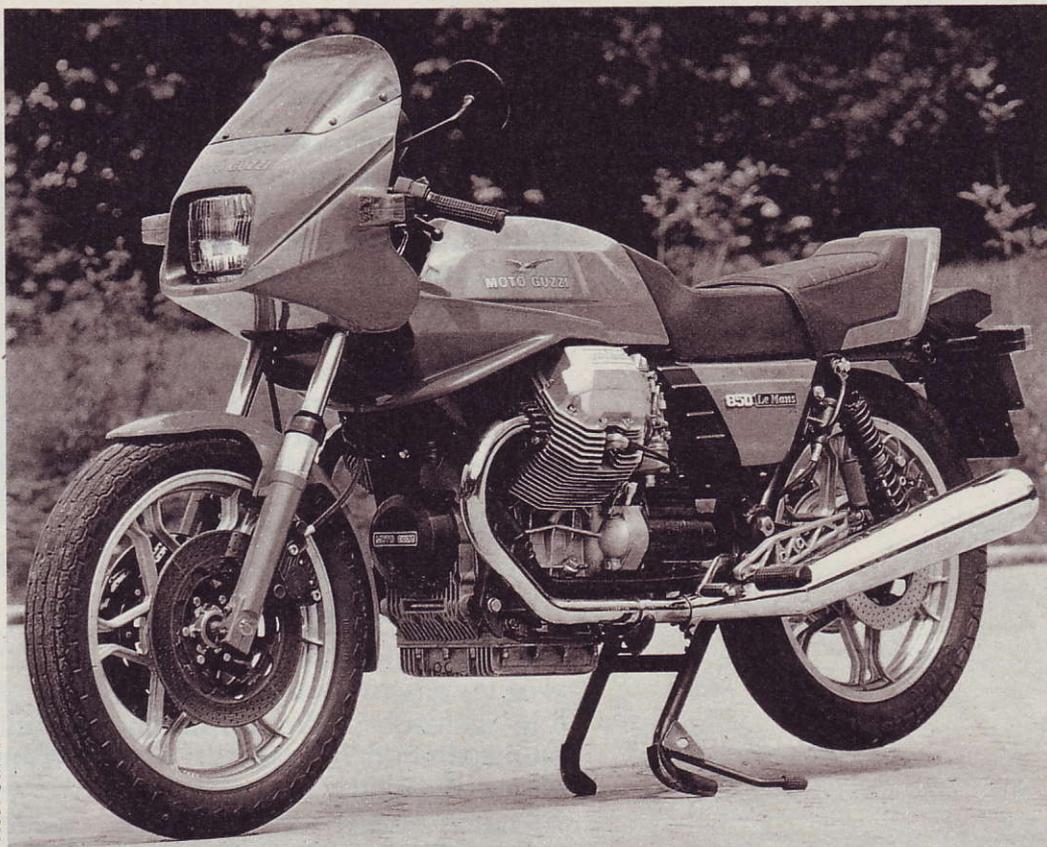




# Begegnung mit der dritten Art

Die Moto Guzzi 850 Le Mans, sportlichstes Produkt des Werkes am Comer See, erlebt ihre dritte verbesserte Auflage: die Le Mans III.



Fotos: Schwab

Moto Guzzi Le Mans die Dritte: neues Styling der Verpackung und der Technik

Es ist immer dasselbe Lied: Wenn wir Maschinen verkaufen könnten, kommt aus Italien kein Nachschub“, klagt Peter Strauß, Techniker beim deutschen Moto Guzzi-Importeur in Bielefeld.

Über 500 Le Mans II hätten in diesem Frühjahr noch abgesetzt werden können. Alle auf den Wartelisten haben nun Grund zur Freude: Mit der Le Mans III ist das verbesserte Nachfolgemodell inzwischen fertig und kostet mit 11 920 Mark einschließlich Mehrwertsteuer und Nebenkosten nicht mehr als das Vorgänger-Modell.

Und Moto Guzzi, seit je Verfechter gründlicher Modellpflege, hat auch diesmal ganze Arbeit geleistet.

Augenfälligste Änderung betrifft das Design, das nun Ähnlichkeit mit dem Styling der V 50 Monza aufweist. Auf die seitlichen Verkleidungsteile, die bei der Le Mans II häufig die Unterbringung der Beine verhinderten, hat Guzzi verzichtet. Übriggeblieben sind lediglich kurze Spoilerstummel, die von der Lenkpartie bis zu den Zylinderköpfen führen.

Sitzbank und Tank, der sage

und schreibe 25 Liter fassen soll, sind ebenfalls neu gestaltet und fügen sich dem optischen Erscheinungsbild der niedrigen und langgestreckten Le Mans gut ein.

Völlig neu präsentiert sich auch die Instrumentenkonsolle, die mit dem weißen Veglia-Drehzahlmesser dem Hang zur Nostalgie frönt.

Offensichtlich für den amerikanischen Markt wurde das gesamte Instrumentenbrett mit einem elastischen Kunststoffpolster überzogen, das bei der von MOTORRAD bewegten Maschine noch etwas prototyphaft wirkte.

Zu einer Verbesserung der mangelhaften Kontrolleuchten und Armaturen konnte sich Guzzi jedoch nicht aufraffen.

Dafür scheinen die Neuen in einem anderen Punkt die Ersten zu sein: Die neue Le Mans soll die verschärften Bestimmungen der EG-Geräuschvorschrift erfüllen.

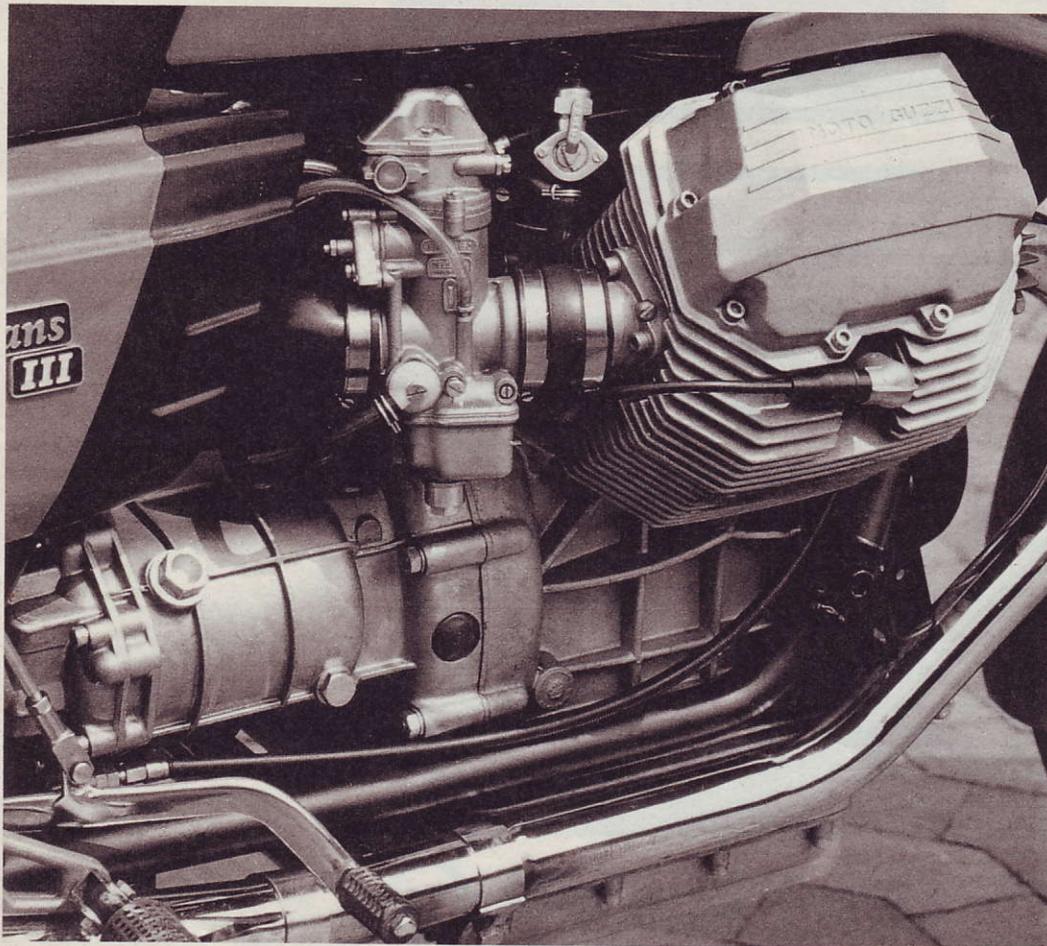
Aufwendige, doppelwandige Auspuffanlagen und ein neues Luftfilter- und Ansaugeräuschkämpfungssystem waren dazu nötig. Erstaunliches, da schwer erklärbares Nebenprodukt dieser schallschluckenden ▶

## TECHNIK UND TEST

### Fahrbericht Moto Guzzi 850 Le Mans III

Maßnahmen ist der Leistungszuwachs um zwei PS. Die Leistung von nunmehr 76 PS liegt genau wie bei der Le Mans II bei 7700 Touren an. Möglicherweise ist die Ursache im größeren Expansionsraum der Auspufftöpfe zu suchen. Welche Hochleistungscharakteristik dieser Stoßstangenmotor dadurch erhält, wird klar, wenn man die Literleistung errechnet. Mit knapp 90 PS pro Liter braucht sich die Le Mans vor vielen japanischen Vierzylinderaggregaten nicht mehr zu verstecken.

Mit der Laufkultur hapert es jedoch nach wie vor. Unter 4000 Touren schüttelt der V-Motor deftig. Erst im



Modellpflege: neue Zylinder und -köpfe, Geräuschdämpfung im Ansaugtrakt

### Moto Guzzi Le Mans III: Technische Daten

#### Motor

Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor. Je zwei Ventile über kettengetriebene untenliegende Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel betätigt. Bohrung x Hub: 83 mm x 78 mm, Hubraum 844 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 10,2; Nennleistung 56 kW (76 PS) bei 7700/min, max. Drehmoment 7,59 mkp/6200 min. Zwei Dellorto-Rundschiebervergaser,  $\phi$  36 mm, Luftfilter. Batterie-/Spulenzündung. Wechselstrom-generator 12 V 280 W. Batterie 12 V 21 Ah. Zweischeibentrockenkupplung. Klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Elektrostarter, Primär-/Sekundärübersetzung: 1,235/4,714. Gangstufen: 11,64/8,081/6,095/5,059/4,366. Sekundärantrieb über Kardanwelle.

#### Fahrwerk

Doppelschleifen-Rohrrahmen, Unterzüge abschraubbar. Hydraulisch gedämpfte, luftunter-

stützte Teleskopgabel vorn, Standrohrdurchmesser 35 mm. Luftunterstützte Federbeine hinten, Federn dreifach einstellbar. Teleskopgabel und Hinterradschwinge in Kegelagern geführt. Radstand 1490 mm, Lenkkopfwinkel 62 Grad, Nachlauf 110 mm.

#### Räder/Bremsen

Bereifung vorn 4.10 V 18, hinten 4.25/85 VB 18. Hydraulisch betätigte Scheibenbremse vorn und hydraulisch betätigtes Integral-Bremssystem (eine Scheibe vorn und Scheibe hinten),  $\phi$  vorn 300 mm, hinten 250 mm.

#### Abmessungen/Gewichte

Zulässiges Gesamtgewicht 430 kg. Tankinhalt 25 Liter.

#### Preis: 11 920 Mark

Importeur: Deutsche Motobécane GmbH, Aachener Straße 23, 4800 Bielefeld 14.

höheren Drehzahlbereich, in dem sich die Mechanik durch Rasseln bemerkbar macht, wird die Laufruhe akzeptabel.

Der Motor selbst wurde in wesentlichen Punkten modifiziert. Komplett neu sind zum Beispiel Zylinder und Zylinderköpfe, die nun kantig statt rund gestylt wurden. Laufbuchsen sind nignilsbeschichtet und bieten 4,5 Millimeter mehr Fleisch.

Das Aufstocken auf 1000 cm<sup>3</sup> durch simples Aufbohren ist dadurch unproblematisch geworden. Die Turner wird's freuen.

### Der Motor: leiser, aber doch stärker

Ventileinstellungsprobleme, bedingt durch schlechten Temperatenausgleich zwischen Aluzylinder und Kipphebelblöcken aus Grauguß, waren ein Problem der Le Mans II. Die neuen Kipphebelblöcke sind nun ebenfalls aus Aluminium und dehnen sich bei Erwärmung genauso wie die Zylinder aus.

Einer zweiten Schwachstelle rückten die Techniker in Mandello ebenfalls zu Leibe: Bei Vollast hatten einige Le Mans II die Neigung, ungebührlich viel Öl durch die Motorentlüftung zu entlassen. Ein zwei Zentimeter breiter Zwischenring zwischen Ölwanne und dem Motorgehäuse vergrößert das Kurbelhausvolumen. Bei gleicher Ölefüllmenge (drei Liter) sind damit die Probleme gelöst. Für den Amerika-Export wurde außerdem die Motorentlüftung in den Rahmen verlegt.

Der Rahmen selbst blieb annähernd unverändert. Nur die Gabelbreite wurde um 15 Millimeter reduziert und ist damit auf das Maß der  $\triangleright$

## TECHNIK UND TEST

### Fahrbericht Moto Guzzi 850 Le Mans III

Le Mans I gebracht worden. Die etwas breitere Gabel der Le Mans II stand in dem Ruf, Ursache für leichte Fahrwerksunruhen zu sein.

Zusätzlich wuchs der Radstand um zehn auf nunmehr 1490 Millimeter.

Die hinteren Federbeine von Paioli mit Lipa-Dämpfern sind luftunterstützt, genau



Ein Fortschritt: Federbeine mit Luftunterstützung

wie die Gabel aus dem Hause Guzzi. Über Verbindungsleitungen wird gewährleistet, daß der Luftdruck auf beiden Seiten gleich ist.

Wer an den Choke-Hebel der Le Mans II gewöhnt ist, sucht diese Starthilfe beim Nachfolgemodell anfangs vergeblich. Der Choke sitzt nun ganz weit unten neben der Lichtmaschine statt wie bisher am Vergaser.

Nach den ersten Metern Fahrt stellt man beruhigt fest: Der markante Guzzi-Ton ist zwar etwas zahmer geworden, ein Säuseln ist es jedoch noch lange nicht. Nur jenes Ansaugröcheln,

das einigen Fans das Herz höher schlagen ließ, ist verschwunden. Sitzposition und Fahrgefühl unterscheiden sich kaum von der Le Mans II. Der Fahrer hat jetzt etwas mehr Platz für die Knie, beim Bremsen stoßen diese

jedoch spürbar an die kantigen Ventilköpfe.

Zwei PS mehr Leistung und 0,2 mkp mehr Drehmoment sind bei einer kurzen Fahrt kaum auszumachen. Das Leistungsdiagramm zeigt

eine Drehmomentschwäche bei niedrigen Drehzahlen, die jedoch nur unwesentlich zu Buch schlagen wird.

Wichtiger ist wohl, daß das maximale Moment schon 300 Touren früher bereitsteht.

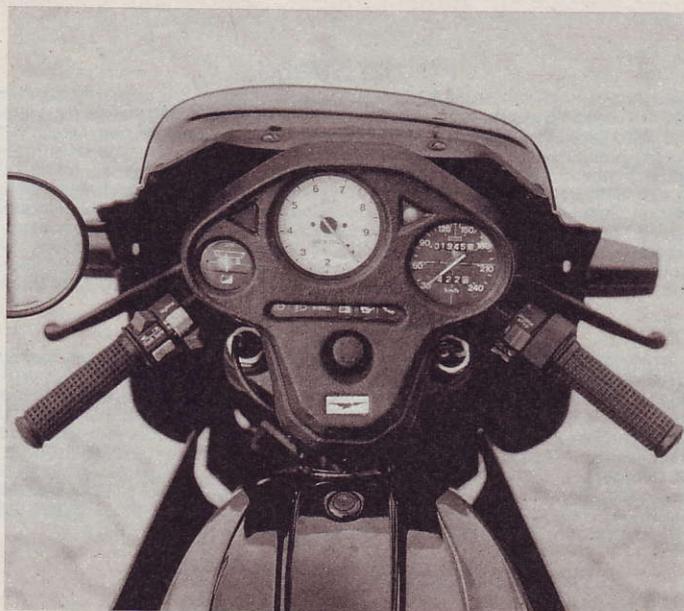
Die Spitzengeschwindigkeit, die der Importeur auf dem VW-Testgelände in Ehra Lessin mit 205 km/h ermittelte, erscheint durchaus realistisch. Die alte Le Mans lief etwa 202 km/h.

Unverändert blieb die Bremsanlage, die durch ihr Integralsystem auch weniger geübten Fahrern zu enormen Bremsleistungen verhilft. Der Fußbremshebel aktiviert eine Bremsscheibe am Vorderrad sowie die hintere Scheibe. Ein Regelventil verhindert das Überbremsen des Vorderrades. Die Handbremse ist an die zweite vordere Bremsscheibe angeschlossen und dient lediglich zur Unterstützung.

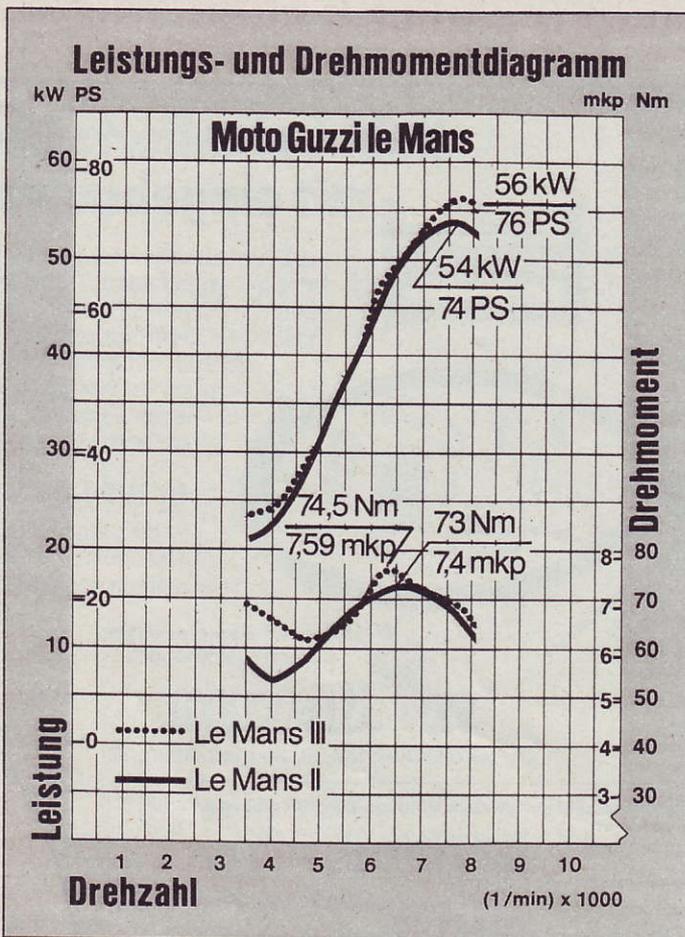
Der Kardan macht sich immer nur dann bemerkbar, wenn man die Zweischeiben-Trockenkupplung zu plötzlich kommen läßt. Die Maschine macht in diesem Fall einen kleinen Satz nach vorn und nach oben, bedingt durch das Stützmoment des Kardans und der relativ großen Schwungmasse des Triebwerks. Wer sanft einkuppelt, kann den Gelenkwellenantrieb getrost vergessen.

Mit der Pirelli Phantom-Bereifung, für die am Hinterrad die Übergröße 4.25 V 18 homologiert wurde, erhält die Le Mans III einen letzten Schliff, der sie zu einer vollwertigen und reinrassigen Sportmaschine macht. Extreme Schräglagen wie schnelle Autobahnkurven sind die Domäne des Guzzi Top-Modells, das auf Grund seines individuellen Charakters kaum Konkurrenz zu fürchten hat.

Gerrit Heyl



Ein Hauch Nostalgie: Drehzahlmesser von Veglia



Neu und alt im Vergleich: mehr Leistung und Drehmoment