



**Moto Guzzi Le Mans mit
1000 cm³-Gawa-Motor**

Gawallerie

Japanischen Zylinder-Multis will der Saarbrückener Moto Guzzi-Händler Gangler mit seiner 1000 cm³-Version der Le Mans das Fürchten lehren. **MOTORRAD** testete die Siegermaschine des Rallye-Pokals.

Italienische Motorräder — das ist Rasse auf zwei Rädern, umgeben von sportlichem Flair: Eine dieser Exoten von der Apennin-Halbinsel ist die Moto Guzzi Le Mans 850, der die Konstrukteure aus Mandello bei ihrer Konzeption im Jahr 1976 bereits fast alles in die Wiege gelegt haben, was das Motorradfahrer-Herz begehrt: Ein Fahrwerk, das sich auch bei noch so sportlicher Gangart vor kaum einer Bodenwelle erschreckt; einen Motor der im Gegensatz zur japanischen Konkurrenz nicht von Drehzahlen lebt, sondern Kraft aus dem Drehzahlkeller bietet.

Insofern griff Moto Guzzi-Vertragshändler Heinrich Gangler aus Bübingen bei Saarbrücken auf eine solide Ausgangsbasis zurück, als er das Tuning einer Le Mans in Angriff nahm. Obwohl die Le Mans im Laufe der Jahre vom Werk aus einige Leistungskuren über sich hat ergehen lassen müssen — das 1981er-Modell verfügt ▶



mittlerweile über 74 PS —, blieb der italienische Zweizylinder, was Höchstgeschwindigkeit und Beschleunigung anbetrifft, gegenüber der japanischen Big Bike-Konkurrenz etwas zurück. Das, wenn auch geringe, Leistungsmanko auszumerzen, reizte Gangler: Er bohrte das bullige V-Triebwerk — ehemals als Stationärmotor konzipiert — auf 998 cm³ auf.

Er verwendete dabei in Italien hergestellte Zylinder mit Nigulbeschichteten Aluminium-Laufbahnen sowie abgeänderten Porsche-Kolben. Darüber hinaus wurden die Ventile um drei Millimeter auf 47 Millimeter (Einlaß) und vier Millimeter auf 40 Millimeter (Auslaß) vergrößert. Eine Sportnockenwelle sorgt in höheren Drehzahlen für bessere Frischgas-Füllung. Die Pleuelwelle wurde feingewuchtet, die Pleuel poliert. Ein Sportgetriebe — ebenfalls italienischer Fertigung — bietet Gewähr dafür, daß dem Piloten in jedem Geschwindigkeitsbereich die richtige Drehzahl zur Verfügung steht, wenngleich der erste Gang etwas zu lang übersetzt ist: Stadtfahrten strapazieren die Kupplung über Gebühr.

Erst außerhalb des Verkehrsgetümmels, auf kurvenreichen Landstraßen, fühlt sich der Fahrer richtig wohl: Die Sitzposition auf der Einmann-Höckerbank ist betont sportlich. Die Fußrasten wurden zurückverlegt, die Original-Stummellenker liegen gut im Griff.

Der Leistungszuwachs nach der Gawa-Kur macht sich auf dem gesamten Drehzahlband bemerkbar. 95 PS bei 7500 Umdrehungen pro Minute gibt Gangler für seine Sport-Version an.

Die von MOTORRAD gefahrene Maschine konnte aber den Erwartungen bezüglich Leistung nicht mehr voll entsprechen: Immerhin hatte sie bereits einige tausend

Renn-Kilometer auf dem Buckel; der Saarbrückener Erhard Lenhoff erkämpfte sich mit der roten Gawa-Guzzi in diesem Jahr den Titel beim OMK-Pokal um

die Rallye-Meisterschaft. Er fuhr der Konkurrenz mit dem großvolumigen V-Triebwerk gehörig um die Ohren.

So mußten die MOTORRAD-Redakteure bei den Meßfahrten auf dem Hockenheimring Nachsicht walten lassen: Schon bei der zweiten Beschleunigungsmessung versagte die Zweischeiben-Trockenkupplung in Anbetracht der gewaltigen Kraftausbeute des Triebwerks ihren Dienst. Exakt fünf Sekunden von null auf 100 km/h zeigten die Meßgeräte beim ersten Durchgang an, wobei der Testfahrer die 100 Kilometer-Marke noch im ersten Gang erreichte — eine Folge der Getriebeübersetzung.

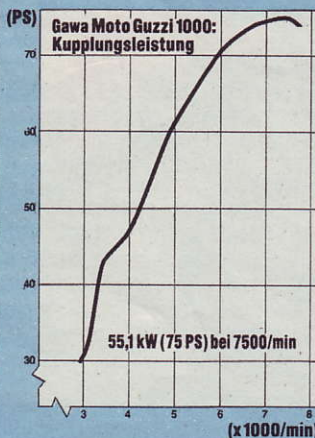
Auch bei der Höchstgeschwindigkeits-Messung enttäuschte die Meistermacherin, die zwecks besserer Aerodynamik mit einer von Gangler eigens importierten Vollverkleidung ausgestattet war: Die Lichtschranke wies exakte 212 km/h aus, wobei hier gesagt werden muß, daß die Messung bei regnerischem Wetter durchgeführt wurde. OMK-Pokalsieger Lenhoff, der das Motorrad die Sportsaison über bewegt hat, gibt als Endgeschwindigkeit bei optimalen Bedingungen 230 km/h an.

Angesichts der Rollenprüfstandsmessung, die gut 75 PS ergab, ein optimistischer Wert. Eine der Ursachen für die etwas enttäuschenden Fahrleistungen könnte ebenso die Getriebeübersetzung sein, die von Meister Lenhoff für den letzten Formel eins-Lauf in Hockenheim gewählt wurde.

Um der sportlichen Fahrweise Rechnung zu tragen, kam das von Moto Guzzi in der Serie angewendete Integral-

Gawa-Moto Guzzi 1000: Technische Daten und Meßwerte

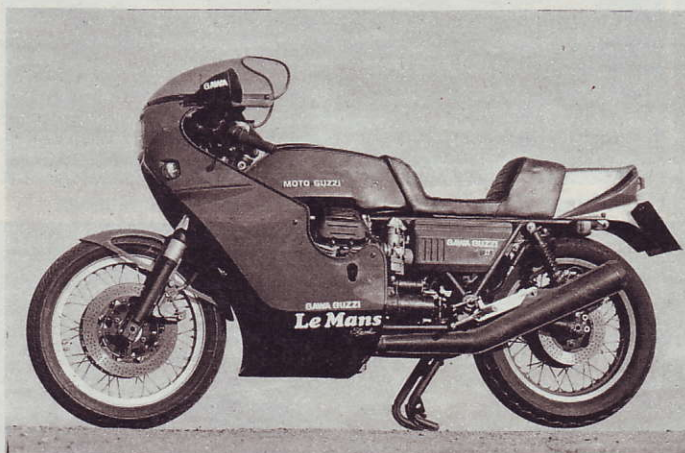
Motor und Antrieb Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, ohv, je zwei Ventile, Bohrung x Hub 90 x 78 mm, Hubraum 998 cm ³ , Verdichtung 9, Nennleistung 55 kW (75 PS) bei 7500/min, zwei Dellorto-Gleichdruckvergaser mit Beschleunigerpumpe, ϕ 40 mm, kontaktgesteuerte Batterie/Spulenzündung 12 V, Zweischeibentrockenkupplung, Drehstromgenerator 280 W, Fünfganggetriebe mit E-Starter, Gangstufen: 2,00/1,39/1,05/0,87/0,75, Primär-/Sekundärübersetzung: 1,31/4,12, Sekundärtrieb über Kardanwelle.	0—160 km/h 16,4 s 0—200 km/h 28,3 s 0—400 m 13,3 s 0—1000 m 24,8 s
Fahrwerk Doppelschleifen-Rohrrahmen, Unterzüge abschraubbar, Federweg vorn/hinten 125/125 mm, Federbasis hinten dreifach verstellbar, Lenkopf/Schwinge in Kegelrollenlagern geführt, Radstand 1490 mm, Lenkwinkel 62 Grad, Nachlauf 110 mm, Bereifung vorn 3,50 V 18, hinten 140/70 VB 18, Abrollumfang 2,16 m, Doppelscheibenbremse vorn, ϕ 300 mm, Einscheibenbremse hinten, ϕ 242 mm.	Durchzugsvermögen im 3./4./5. Gang 40—60 km/h 2,2/3,1/— s 60—80 km/h 1,8/2,3/2,9 s 80—100 km/h 1,8/2,2/2,7 s 100—120 km/h 1,9/2,6/2,9 s 120—140 km/h 2,0/2,8/3,3 s 140—160 km/h 2,5/3,4/4,2 s
Abmessungen und Gewichte Länge 2140 mm, Sitzhöhe 765 mm, nutzbare Sitzbanklänge 250 mm, Lenkerbreite 570 mm, Wendekreis 7700 mm, Gewicht vollgetankt 234 kg, davon 111/123 kg vorn/hinten (47,4/52,6%), zulässiges Gesamtgewicht 420 kg, Tankinhalt 19,3 Liter, davon 4,7 Liter Reserve.	Höchstgeschwindigkeit solo liegend 212 km/h bei 6620/min (Temperatur 8 Grad, kein Wind, nasse Fahrbahn)
Beschleunigung 0—40 km/h 2,0 s 0—60 km/h 3,0 s 0—80 km/h 3,9 s 0—100 km/h 5,0 s 0—120 km/h 6,8 s 0—140 km/h 11,5 s	Bremsverzögerung 50—0 km/h 11,6 m (8,30 m/s ²) 100—0 km/h 45,8 m (8,43 m/s ²) 130—0 km/h 76,3 m (8,54 m/s ²)
	Nahfeldgeräuschmessung bei 5625/min . . . 114 dB(A)
	Verbrauch: Superbenzin Testverbrauch 7,6 Liter/100 km
	Preis: ca. 20 000 Mark
	Hersteller GAWA, Industriestraße 62, 6601 Bübingen.



Moto Guzzi Le Mans mit 1000 cm³-Gawa-Motor

Bremssystem bei der Gawa-Sportversion nicht zum Einsatz: Die Bremszangen an den beiden 300 Millimeter im Durchmesser großen, gelochten Guß-Bremsscheiben werden konventionell über den Handbremshebel betätigt. Mit der Verzögerungsanlage Marke Brembo sind erstaunliche Bremsleistungen möglich.

Nicht gefallen konnte bei Testfahrten auf Landstraßen zweiter Ordnung das hintere Federungssystem. Beim beherrzten Beschleunigen benahm sich die Guzzi wie ein Ziegenbock: Die Federbeine wurden aufgrund des Kardan-Aufstellmoments brett-hart, was zu leichter Unruhe im Fahrwerk führte. Auch Längsrillen auf der Autobahn quittierte die Gawa-



Vollverkleidet und mit 1000 cm³: Moto Guzzi von Gawa

Guzzi mit leichten Pendelbewegungen. Die Ursache hierfür könnte in der Bereifung liegen. Das Hinterrad war mit einem Dunlop-Endurance-Rennreifen (140/70-18) bestückt, dem der harte Renneinsatz deutlich

anzusehen war. Auf dem Vorderrad war ebenfalls ein Dunlop 3.50-18 montiert.

Schräglagen bis zur Reifenhafthaltgrenze sind mit der 1000er Guzzi allemal drin; einmal den Kurvenradius an-

visiert, läuft die Guzzi wie auf Schienen. Bodenkontakt finden lediglich die Stiefelspitzen des Piloten. Dabei vertrauten die Gawa-Tuner auf das Serienfahrwerk und beschränkten sich auf Abstimmungsarbeiten.

Einmal mehr ist mit der Gawa-Guzzi bewiesen worden, daß zwei Zylinder nicht automatisch weniger Fahrleistung bieten. Die Maschine vom Comer See bringt schon von Haus aus beste Voraussetzungen mit; nach einer Leistungskurve von Gawa sind dem Fahrspaß kaum mehr Grenzen gesetzt. Eines muß der zukünftige Besitzer des roten Renners allerdings mitbringen: runde 20 000 Mark für eine Gawa-Guzzi in der höchsten Tuningstufe. *Horst Vieselmann* ▽

„Ölwechseln auch Sie zu Valvoline!“

... denn Valvoline hat jetzt das komplette Qualitäts-Programm für alle Zweiräder. Egal ob 47 oder 1.000 cm.

NEU