

# Fortissimo

Test Moto Guzzi Le Mans III

**Die scharfe Guzzi mit dem Stummellenker ist gegen die Japaner eine Antiquität, aber dennoch läßt sie Herzen höher schlagen. PS erlebte kritisch die feuerrote Faszination**

**W**enn Ferrari ein Motorrad bauen würde, könnte es wie dieses aussehen“, wirbt Guzzi in den USA für die 850 Le Mans III. Dies Image hat sie tatsächlich, und mit 76 PS (56 kW) bei 7700/min galoppiert der Motor wie ein Vollblut, während er in den Guzzi-Tourenmodellen eher ein wackerer Traber ist.

Aber wenn Ferrari ein Motorrad bauen würde, hätte es bestimmt einen wassergekühlten Doppelnockenwellen V4 oder so etwas. Dennoch verbindet der italienische Geist die Nobelmarken. Der Ruhm im Rennsport ist bei Guzzi Vergangenheit, und der V2 war nie daran beteiligt. Doch wer sich auf die 850 Le Mans III schwingt, spürt sofort die Renntadition.

Das sportliche Modell der V2-Reihe hat auch schon eine lange Vergangenheit – unvergeßlich ist die 750 S der frühen 70er Jahre, und das Fahrwerk wurde im Prinzip seit der V7 von 1967 nicht geändert. Niedrig ist die Le Mans und wirkt deshalb gestreckter als sie tatsächlich ist: Aus der Sicht des Fahrers ein relativ kleines Motorrad – aber kein leichtes, gut 245 Kilogramm bringt es auf die Waage. Rangieren kann Schweiß kosten, und wendig ist die Guzzi mit dem Stummellenker gar nicht – dafür aber führt die Lenkung straff und ruhig bei jeder sonstigen Fahrsituation.

Zunächst aber darf der Motor sprechen: Ein Daumen drückt, und sofort erwacht der V-Zwilling mit dem Guzzi-typischen Ballern zum Leben. ▶

Fotos: Herzog (7), Reuter (1)



**Schnelle Kurven sind das Element der Le Mans III, in engen Kehren ist sie unhandlich. Flach steht sie da, ein reinrassiges Sportmotorrad mit V-Motor und Kardantrieb**

## Test Moto Guzzi Le Mans III

Den Choke betätigt das bekannte weiße Plastikhebelchen, das versteckt unterhalb des linken Zylinders sitzt und nur zwei Positionen bietet: alles oder nichts. So muß man beim Fahren suchend da unten herumfingern.

Über drei bis vier Kilometer zieht sich die Warmlaufphase hin, und der starke 850er zeigt dabei schlechte Manieren. Immer wieder kriegt er den Schluckauf und schüttelt sich im Leerlauf vor der Ampel wie ein nasser Hund.

Doch wenn der Motor warm und das Ortsschild verschwunden ist, dann beginnen die reinen Guzzi-Freuden. Bullig geht der Zweizylinder schon aus niedrigsten Drehzahlen zur Sache. Nach 5000/min legt die Le Mans III nochmals einige Briketts nach. Das maximale Drehmoment kommt auf 75 Nm bei 6200/min, bei 7700/min sind 76 PS (56 kW) angesagt.

Das reißt angesichts japanischer 100 PS-Ungeheuer den Sportler nicht vom Stuhl, doch die Art und Weise, wie die Pferdchen sich bewegen, imponiert auf andere Art: Kräftig hämmert der V-Mo-

tor, dessen Kolben auf einen Kurbelarm arbeiten, das Motortrad durch die fünf Gänge vorwärts.

## Der Motor ist ein rauher Bursche

Dabei wird der Guzzi-Reiter mit jedem Kolbenhub nachdrücklich daran erinnert, daß unter ihm ein Explosionsmotor zugange ist: Bis etwa 5000/min schüttelt's, darüber vibriert's, vor allem in den Fußrasten. Für Motorradster wäre das bei japanischen Motorrädern „keine Laufkultur“, doch bei der Guzzi nennt man's „rauh, aber

herzlich“. PS distanziert sich hiermit von dieser Zweifelsfrage und bezeichnet den Guzzi-Motor als „etwas rauh, aber sehr herzlich“.

Nach knapp fünf Sekunden sind die 100 km/h erreicht, und auch dann geht's weiter zügig voran. Der Tacho ist seiner Zeit voraus: Liest der Guzzi-Fahrer auf dem Instrument 200, fährt er 185 km/h, und mit 220 auf der Uhr pfeift die Guzzi mit 204 dahin. Wenn jemand erzählt, daß er mit der Le Mans III gar 240 km/h schnell gewesen sei, glauben Sie's ihm nicht. Es waren „nur“ echte 213 km/h.

# Was wird der Spaß jetzt kosten?



Die Tabaksteuererhöhung kommt alle Raucher teuer zu stehen. Fabrikzigaretten kosten dann ca. 20 Pfennig das Stück! Und eine selbstgedrehte JAVAANSE JONGENS mild nur ca. 9 Pfennig. Wir haben alles getan, damit wir auch in Zukunft nicht nur die gleich gute Qualität, sondern auch einen fairen Preis bieten können.

Damit wir auch weiterhin sagen können: **„Mehr muß der Spaß nicht kosten!“**

Bei dieser Höchstgeschwindigkeit dreht der Motor voll aus, das Instrument zeigt exakt 7700/min. Dieser Veglia-Drehzahlmesser ist ein ganz spezieller Vertreter seiner Gattung, siehe Foto Seite 28: Auf feinem weißem Feld eilt ein feiner schwarzer Zeiger an die mit einem feinen roten Strich gekennzeichnete rote Marke. Das edle Stück prangt groß und mächtig in der Mitte der Armaturentafel, der Tachometer versteckt sich rechts davon und ist viel kleiner. Der feine Mann fährt nur nach Tourenzähler, soll das wohl bedeuten. Fragt ein Gesetzeshüter: „Wie schnell sind Sie denn gefahren?“ Antwortet der Guzzi-Mann: „Keine Ahnung, auf meinem Tourenzähler sehe ich das nicht.“

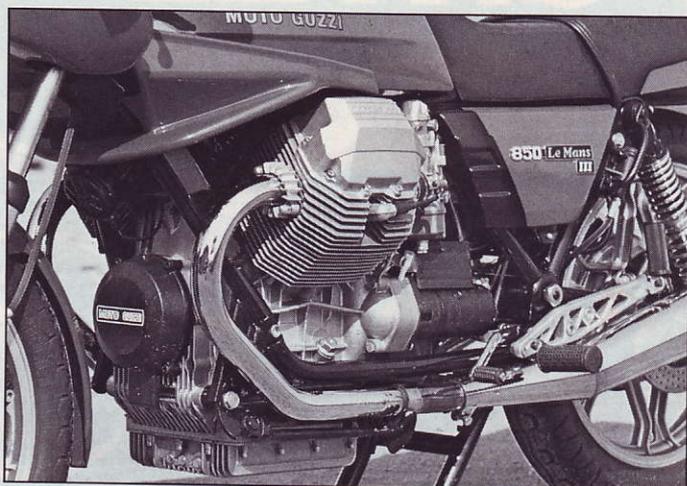
## Das Fahrwerk ist total sportlich

Zu hurtiger Gangart verleitet die Guzzi gern. Das Fahrwerk macht alles mit, auch und gerade im Hochgeschwindigkeitsbereich. Mit Tempo 200 durch langgezogene Autobahnkurven zu zirkeln, ist kein Problem. Wo die wendigen japanischen Motorräder zum Pendeln neigen, zieht die Le Mans wie an der Schnur gezogen ihre Bahn. Dabei bringen sie auch Bodenwellen nicht aus der Ruhe.

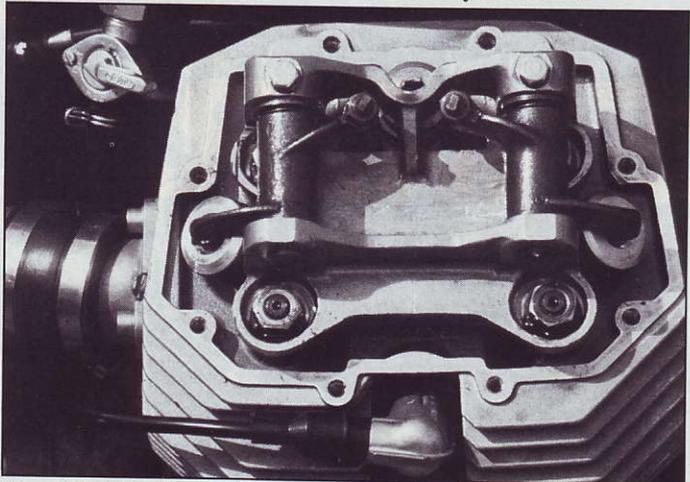
Traumhaft sicher der Geradeauslauf. Enge Kehren und Stadtgewühl mag die Guzzi weniger. Da wirkt sie zu kopflastig und fällt beinahe in die Kurve hinein.

Die 850 Le Mans III ist in dicht aufeinander folgenden

Links-Rechts-Kombinationen zwar spurtreu, aber der Fahrer muß jedesmal beim Einsteuern in die Kurve kraftvoll am Stummellenker ziehen. Wer so einen Sonntag lang durch Berg und Tal akkert, weiß abends, was er geschafft hat.



Neu: stärkeres Motorgehäuse und neue Zylinderform



Neu: Kipphebel aus Aluminium statt wie früher aus Stahl

## Technische Daten

### Moto Guzzi Le Mans III

#### MOTOR

Fahrtwindgekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, je zwei Ventile über kettengetriebene untenliegende Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel betätigt.

Bohrung/Hub 83/78 mm, Hubraum 844 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 9,8:1, Leistung 56 kW bei 7700/min, höchstes Drehmoment 75 Nm bei 6200/min, Vergaser: zwei Dell'Orto-Rundschiebervergaser, 36 mm Durchlaß

#### ELEKTRISCHE ANLAGE

Wechselstromgenerator, Spannung 12 Volt, Leistung 280 Watt, Batteriekapazität 21 Ah, Kontaktgesteuerte Zündung

#### KRAFTÜBERTRAGUNG

Zweischeiben-Trockenkupplung, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Sekundärtrieb durch Kardan, Übersetzungsstufen: Primär 1,235:1, Sekundär 4,714:1, Getriebestufen 2,469/1,714/1,293/1,073/0,926

#### FAHRWERK

Doppelschleifen-Rohrrahmen, vorn hydraulisch gedämpfte luftunterstützte Telegabel, hinten luftunter-

stützte Federbeine, Federn fünffach verstellbar, Federweg vorn 105 mm/hinten 70 mm, Radstand 1505 mm, Nachlauf 110 mm, Lenkungswinkel 62 Grad

#### RÄDER UND REIFEN

Leichtmetall-Gußräder, hydraulische Integralbremse betätigt eine Scheibe vorn und eine hinten, zweite Scheibe vorn wird von Hand betätigt, Reifen vorn 100/90 V 18, hinten 110/90 V 18, Bremsdurchmesser vorn 300 mm, hinten 242 mm

#### ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Gesamtlänge 2190 mm, Gesamtbreite 640 mm, Sitzhöhe 780 mm, Leergewicht 230 kg, zulässiges Gesamtgewicht 430 kg, Tankinhalt 25 Liter

#### HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT

213 km/h

#### PREIS

11 950 Mark

#### IMPORTEUR

Deutsche Motobecane GmbH, Aachener Straße 23, 4800 Bielefeld 14, Telefon 0521/444631

Ein Härtefall für sich sind die Dämpf- und Federungs-einrichtungen der Le Mans III. Ist die Hinterradfederung wirklich vorhanden? Bei einer Fahrt über Holperstrecken sendet jede Bodenwelle einen Extragruß an die Bandscheiben des Piloten.

Im Ernst: Die Federbeine sind zwar fünffach verstellbar und sollen mit einer Luftfüllung von 3,5 bis 4,5 bar gefahren werden, doch selbst auf der absoluten Weichmacher-Stellung muß der Reiter verflixt viel wegstecken können.

## Die Einfahrzeit ist kürzer geworden

Die Telegabel bietet ein wenig mehr Komfort. Über ein gemeinsames Ventil ist in beiden Holmen eine Luftdruck-Unterstützung zwischen 1,5 und 2,5 bar einstellbar. Die Gabelbreite wurde gegenüber der Le Mans II um 15 Millimeter verringert und somit wieder auf das Maß der Le Mans I gebracht. Ansonsten blieb das Fahrwerk unverändert.

Das Integral-Bremssystem, auf das Guzzi nicht zu Unrecht sehr stolz ist, wurde beibehalten. Über die Fußbremse betätigt der Fahrer eine Scheibe vorn und eine hinten. Per Hand kann er noch die zweite Scheibe vorn aktivieren. An das System hat man sich schnell gewöhnt und bremst mit dem Fuß genauso effektiv wie mit Hand und Fuß bei einer herkömmlichen Anlage. Nur etwas muß Guzzi ändern: Der Fußbremshebel ist so ungünstig angebracht, daß die Fußspitze zu stark angehoben werden muß, um den Hebel niederdrücken zu können; da hat der Konstrukteur die Sitzposition mit vorgezogenem Oberkörper auf die Le Mans nicht berücksichtigt. Vor allem in schwierigen Situationen, wo es um Zehntel-

### Test Moto Guzzi Le Mans III

sekunden geht, kann das wertvolle Zeit kosten.

Leicht modifiziert gegenüber dem Vorgängermodell wurde der Motor. Die Zylinder der neuen Generation sind nigsilbeschichtet, das ist eine Schicht aus Siliziumkristallen. Sie verringern den Verschleiß und die Einfahrzeit drastisch. Tatsächlich konnten wir unserer Testmaschine schon nach rund 500 Kilometern kräftig die Sporen geben. Besitzer von älteren Le Mans können leider diese neuen Zylinder nicht nachträglich einpflanzen. Daß wir eine eigene Guzzi ein wenig behutsamer auf die vollen Touren bringen, geben wir gern zu, aber das Einfahren ist nicht mehr so heikel.

#### Der Verbrauch ist gering

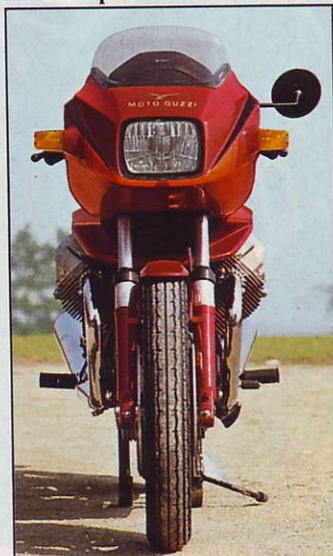
Die Wandstärke des Motorgehäuses wuchs um 3 auf jetzt 8 Millimeter, wodurch die mechanischen Geräusche besser abgeschirmt sind. Wegen der verschärften Geräuschbestimmungen wurden auch die Auspuffrohre doppelwandig. Doch keine Bange: Die Le Mans singt immer noch ein kernig Lied, untermalt vom Ansaugschnorcheln, wenn der V2 einen satten Lungenzug inhaliert.

Die zwei PS mehr gegenüber der Le Mans II sind kaum der Rede wert, im Fahrbetrieb ist der (gewiß nicht gelogene) Leistungszuwachs nicht zu spüren.

Daß sie mit ihren 76 Pferden überhaupt so schnell rennt, mag manchen verwundern, denn Leistung allein bringt noch keine hohe Endgeschwindigkeit. Die Le Mans ist sehr niedrig und schmal, bietet damit dem Luftstrom nur eine kleine



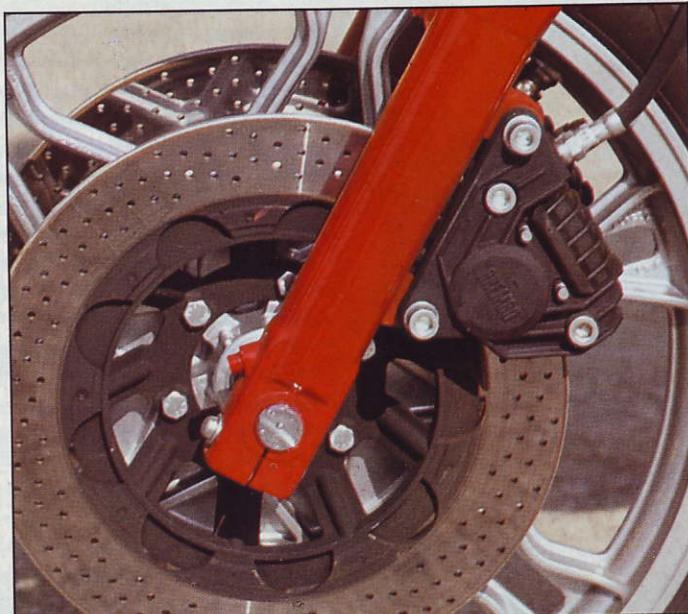
Im Blickpunkt: der überdimensionale Drehzahlmesser



Kleine Frontfläche, geringer Luftwiderstand



Luftunterstützte und fünffach verstellbare Federbeine



Grauguß-Scheiben und Brembo-Bremsen

Frontfläche und läuft deshalb schneller als manch stärkere Maschine.

Daß Guzzi die seitlichen Verkleidungsteile jetzt wegfallen ließ, entsprach wohl dem Wunsch der Kunden. Übriggeblieben sind die Cockpit-Verkleidung und kleine Stummel links und rechts vom Tank, die aber doch einigen Winddruck fernhalten.

Kondition wird vorausgesetzt. Langbeinige Zeitgenossen, durch die geringe Sitzhöhe (780 mm) und den Stummelkenner in eine Rennposition gezwungen, stoßen mit den Knien am Ventildeckel an. Le Mans-Liebhaber sind im Freibad leicht an ihren roten Knien auszumachen. Auch das Sitzfleisch wird strapaziert, dafür sorgt nicht nur die knallharte Federung, sondern indirekt auch der auf 25 Liter vergrößerte Tank. Bei einem Verbrauch von nur 6 bis 7,5 Litern auf 100 Kilometer (Testverbrauch im Mittel 6,3 Liter) reicht das für rund 400 Kilometer Nonstop, das erfordert Durchhaltevermögen.

#### Die Le Mans ist etwas für Individualisten

Zum Preis von 11950 Mark gehören serienmäßige Guzzi-Eigenarten: Die Bedienungsschalter sind rot, grün, gelb und unpraktisch, und beim Schalten muß der Fahrer eine Guzzi-Gedenksekunde einlegen – sonst kracht's. Wer zwischenmenschliche Beziehungen pflegen will, kann die Le Mans nur zum Abgewöhnen erwerben. Selbst anhänglichste Damenbekanntschäften lassen nach längerem Sozios-Aufenthalt alle Beziehungen abreißen.

Doch die Fahrfreude entschädigt den Le Mans-Solisten für alle Entbehrungen. Falls Kollegen nach mir fragen – ich bin mit der Guzzi weg. *Wolfgang Bernhardt*