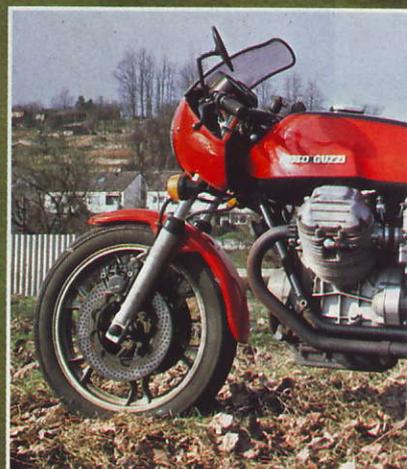


TEST UND TECHNIK

Nomen est omen?

Lesererfahrungen mit
der Moto Guzzi Le Mans

1976 stellt Moto Guzzi ein neues Motorrad vor, die 850 Le Mans. Der Name signalisiert Sportlichkeit. Hält er, was er verspricht? PS hat Le Mans-Fahrer befragt, gibt einen Überblick über die Modellentwicklung, analysiert Stärken und Schwächen ▶





Fotos: Herzog, Radl (1), Reuter (1)



Dreimal Guzzi Le Mans: Ganz links die erste Ausgabe von 1976 mit 850 cm³ und 70 PS. Daneben die Le Mans III, Debüt 1981, 76 PS. Oben die neueste Le Mans IV mit 1000 cm³ und voraussichtlich 86 PS, sie kommt nächstes Jahr

TEST UND TECHNIK

Leser-Erfahrungen Moto Guzzi Le Mans 850/1000

Der V-2-Motor ist das Maß aller Dinge bei Moto Guzzi von 350 bis 1000 cm³. Auch die betont sportlich ausgelegte Le Mans hat nur zwei Zylinder, und das in einer Hubraumklasse, in der sonst das Doppelte als gerade genug angesehen wird. Trotz dieser Zylinderbeschränkung zweifelt niemand an den besonderen Fähigkeiten der Le Mans.

Mit der Le Mans 850 setzt Moto Guzzi 1976 die Reihe der sportlichen „V 7 Sport“, die 1972 debütierte, fort, 1975 heißt sie „750 S 3“. Die „3“ steht für das ausschließlich von Moto Guzzi gebaute Integralbremssystem, bei dem mit dem Fußbremshebel die hintere und eine vordere Bremse

angesprochen wird. Die Handbremse wirkt auf die zweite vordere Bremsscheibe.

Als Basismodell für die Le Mans dient 1976 die „S 3“, deren Fahrwerk voll übernommen wird, nur der 750-cm³-Motor weicht dem 850er der Parallelmodelle „T 3“ und „California“ und wird von 59 auf muntere 70 PS getrimmt: Ansaug- und Auslaßkanäle schleusen die Gase durch größere Durchmesser, um den ebenfalls vergrößerten Ventilen gerecht zu werden. Einlaß jetzt 44 Millimeter, Auslaß 40 Millimeter (750er und 850er Motor bisher: 42 und 37 Millimeter). Die Verdichtung steigt von 9,2 auf 10 : 1 und die beiden 30er Dell'Orto-Vergaser weichen zwei 36ern.

Der so mobilisierte V-Twin setzt allerdings durch seine hohen Drehzahlen und erhöhte Motortemperatur konstruktiv

bedingt (die Lichtmaschine sitzt auf dem Kurbelwellenzapfen) dem Generator zu. Er wird zu heiß, die Drähte löten sich aus, auch Vibrationsschäden treten auf.

Elektrik-Pannen am Anfang

1978 bekommt der Lichtmaschinen-Deckel Belüftungsschlitze, die die Hitze abführen. Als Allheilmittel entpuppt sich diese Maßnahme allerdings nicht. Generatorschäden treten auch weiterhin auf: „Bei 30 000 Kilometer gab der Rotor seinen Geist auf, wofür dieses Teil ja auch bekannt ist“, kommentiert Peter Zadach aus Reutlingen seine Panne.

1979 folgt der ersten Le Mans die Le Mans II, äußerlich an der größeren Verkleidung zu erkennen, die die bisherige kleine Lampenschale ersetzt.

Die Gabelstandrohre stehen durch geänderte Gabelbrücken jetzt weiter auseinander und können so auch breitere Niederquerschnittreifen in ihre Mitte nehmen. Der Importeur homologiert gleichzeitig mehrere Alternativ-Bereifungen.

Die zweite Fahrwerksänderung betrifft die Gabel. Dazu eine Erläuterung: Moto Guzzi produziert dieses Teil selbst (viele andere Motorradhersteller beziehen von Zulieferern). Das Öl in den Gabelholmen dient nur zum Schmieren und als Anschlag, denn in der Gabel arbeitet ein austauschbares, in sich geschlossenes Dämpferelement.

Ab Mitte 1979 gehen bei der Le Mans neue Stoßdämpfer für die Gabel in Serie, in der je Holm zwei Tragfedern arbeiten. Bis dahin gab es diese neuen Dämpfer mit zwei Kilo-

JE SCHWÄRZER JE LIEBER.



Roth-Händle's
Schwarze Hand. Tabak
für rund 50 Würzige
zu DM 4,40.



gramm Zugstufe (serienmäßig 1 kg) nur bei Reklamationen als Ersatz. Das Integralbremsystem erhält auf Verlangen des deutschen TÜV ein Druckregelventil.

Im Herbst 1980 stellt Moto Guzzi auf der Kölner IFMA die in vielen weiteren Punkten überarbeitete Le Mans II vor.

Eine sehr sinnvolle Verbesserung betrifft den Motor, der bis dahin bis zu einem Liter Öl pro 1000 Kilometer konsumierte – ein typisches Merkmal für drehfreudige, großvolumige Zweizylinder-Motoren. Die Kolben der Le Mans laufen jetzt nicht mehr in Graugußbuchsen, sondern in Nigusil-beschichteten Zylindern. Die Einfahrzeit entfällt dadurch, und der Ölverbrauch sinkt beträchtlich, was teilweise auch dem vorgeschriebenen Synthetiköl zuzuschreiben ist: „Ölverbrauch fast Null – es braucht zwischen den Ölwechselintervallen nichts mehr ergänzt zu werden“ bestätigt Jörg Sturm aus Darmstadt.

Die seit 1979 verwendete voluminösere Verkleidung erfordert zur Fahrstabilität im Hochgeschwindigkeitsbereich Modifikationen an der Teleskopgabel. Sie arbeitet ab 1980 luftunterstützt und zusätzlich mit einem Luftkissen als Dämpferanschlag. Mit einer Luftunterstützung dämpfen ab diesem Zeitpunkt auch die hinteren Federbeine.

Das Fahrwerk wurde oft verändert

Trotz dieser Fahrwerksänderungen sind die Le Mans-Fahrer mit dem Fahrverhalten nicht ganz zufrieden. „In schnellen Rechts-Links-Kurven hatte ich mit leichtem Pendeln zu kämpfen, das von der Gabel her kam. Ein Gabelstabilisator hat das Pendeln beseitigt. Die verschlissenen hinteren Stoßdämpfer wurden durch Konis ersetzt“. So brachte Thomas Sünkel aus

Hassenberg seine Moto Guzzi wieder auf die Beine. Glück im Pech hatte Roland Hasiwar aus Burghausen: „Auf die Empfehlung meines Händlers wurden Marzocchi-Dämpfer montiert. Die Original-Federbeine wurden auf Garantie zurückgenommen“. Das war ein günstiger Tausch.

Thorsten Seyb aus Porta Westfalica bescheinigt den hinteren Original-Dämpfern von Paioli „schon in ihrem Neuzustand Schrottwert“.

Selbst Peter Strauß, Technik-Chef beim Importeur Deutsche Motobécane in Bielefeld, räumt ein, daß die Le Mans II fahrwerksseitig ein kleiner Ausrutscher war.

Bereits 1981 werden mit der Le Mans III die Konsequenzen gezogen. Der Abstand der Gabelstandrohre wird wieder um 15 Millimeter reduziert und so in den Zustand der Le Mans I zurückversetzt. So pffiffig war bereits der Vorbesitzer von Peter Zadachs Maschine. „Mein

Vorgänger montierte damals die Gabelbrücken der Le Mans I und hinten Marzocchi-Federbeine. Ich selbst wechselte die Dämpfereinsätze der Gabel gegen die der Le Mans I, weil die Gabel so durchschlug, daß das Schutzblech an der Verkleidung anschlug“.

Le Mans III-Fahrwerk ohne Tadel

Mit der Fahrstabilität zeigen sich die Le Mans III-Fahrer vorwiegend zufrieden. Peter Epp aus Bochum meint: „Das Motorrad ist durch nichts aus der Ruhe zu bringen, weder bei Bodenwellen, Längsrillen, noch schnellen Autobahnkurven. Lediglich in sehr engen Rechts-Kurven ist man gezwungen, auf der Gegenfahrbahn Schwung zu holen“. Kein Wunder, denn die Le Mans III hat mit 1490 mm zehn Millimeter längeren Radstand als die Vorgängerin, die auch nicht gerade die handlichste in engen Kurven war. Herbert Graf aus Karlsfeld ist sich da mit Peter Epp einig: „Das Fahrwerk ist wohl über jeden Zweifel erhaben, lediglich der lange Radstand läßt Fahrten auf winkligen Straßen in Arbeit ausarten.“

Die Paioli-Dämpfer sind auch an der Guzzi Le Mans III der einzige Schwachpunkt. „Schnell durchschlagende Federbeine im Zweipersonen-Betrieb“, stellt Michael Schlesinger aus Göttingen fest.

Thorsten Seyb aus Porta Westfalica noch einmal zum Fahrwerk: „Es ist sehr gut, lediglich einen Gabelstabilisator habe ich montieren lassen, um die leichte Bewegung der Gabel beim Bremsen in den Griff zu bekommen. Und noch eine Erfahrung meiner Sozia: Der Sitz ist zu hart, sie rutscht dauernd nach vorn, die Fußrasten sind zu hoch – kurz: die Beifahrerin sitzt besch...“.

Mitfühlend drückt Stephan Anemüller aus Essen die Sozi-

Stationen der Modellpflege: Moto Guzzi Le Mans 850/1000

- 1976** Debüt der 850 Le Mans. 70 PS. Nicht für Beiwagenbetrieb freigegeben. Sie löst die 750 S 3 ab. Motor von der 850 T 3, aber modifiziert: Pleuel geröntgt, Kurbelwelle nitriert und im Salzbad gehärtet. Verdichtung 10 (alle anderen Guzzi 9,2). Ventile vergrößert: Einlaß 44 mm. Auslaß 40 mm (42 und 37 mm bei 750 S 3 und 850 T 3). Kanäle im Durchmesser vergrößert. 36er Vergaser-Querschnitt (30er bei den anderen Guzzi).
- 1978** Lichtmaschinendeckel mit Belüftung.
- 1979** Le Mans II. 74 PS. Komplett-Verkleidung. Zugstufe der Teleskopgabel geändert, zuerst 1 kg (Nr. 9904), dann 2 kg (Nr. 9921). Austausch auf Garantie nur bei Reklamation. Andere Gabelbrücken mit breiterem Standrohr-Abstand. Dadurch breiterer Vorderreifen möglich. Mehrere Alternativ-Reifen homologiert. Pro Gabelholm 2 Tragfedern. Integralbremssystem mit Druckregelventil. Stoßdämpfer der Teleskopgabel mit 2 kg-Zugstufe serienmäßig ab Mitte 1979.
- 1980** 150 Stück Le Mans „AGO“ für Deutschland 946 ccm, 82 PS. Le Mans II: Ab Herbst: Nigusil-beschichtete Zylinderlaufbahnen (vorher Grauguß-Laufbuchsen). Luftunterstützte Teleskopgabel. Anschlag mit Luftkissen. Luftunterstützte hintere Federbeine. Gabelbrücken sichtbar dicker und kantiger im Profil.
- 1981** Le Mans III. 76 PS. Doppelwandige Auspuffanlage und neues Luftfilter- und Ansaugeräusch-Dämpfersystem. Zwischenringe zwischen Ölwanne und Kurbelgehäuse. Motorenlüftung in den Rahmen verlegt. Gabelbreite um 15 mm reduziert. 25 Liter-Tank (vorher 23). Neue Instrumentenkonsole mit Polsterung. Neue Verkleidung. Seitenteile fallen weg.
- 1982** Vergaseränderung (grüne Farbmarkierung) an der Le Mans III, jetzt 120er statt 132er Hauptdüse. Getriebeentlüftung vom Vordergehäuse auf die Getriebeoberkante nach hinten verlegt.
- 1983** Die Le Mans Ago ist verkauft. Die Nachfolge tritt die Le Mans 1000 DMB an, ein von der Deutschen Motobécane gefertigtes Modell mit 95 PS.
- 1984** Le Mans 1000 DMB/Laufräder von Arturo Magni, verbreiterte Schwinge.

TEST UND TECHNIK

Leser-Erfahrungen Moto Guzzi Le Mans 850/1000

us-Situation aus: „Einer Sozia sollte man zumindest etwas Verständnis für ihre Qualen entgegenbringen“...

Zu weiteren Le Mans III-Merkmalen gehört die neue Verkleidung, die keine Beinschützer mehr hat. Immer noch unterdimensioniert ist die Verkleidungshalterung. Le Mans-II-Besitzer Thomas Sünkel aus Hassenberg und LM II-Eigner Wilhelm Ode-mölle aus Greven berichten beide das gleiche: „Die Verkleidung ist schon zweimal abgebrochen, weil die Befestigung zu dünn ist.“

Ähnliches weiß Roland G. Hoch aus Tuttlingen zu berichten: „Die Lampenverklei-

dungshalterung mußte schon mehrfach geschweißt werden, ebenso eine Seitenverkleidungshalterung am rechten Zylinder. Die rechte Fußrastenhalterung und der Hauptständer sind ebenfalls auseinandervibriert“.

Vibrationsschäden weist auch Peter Zadachs Maschine auf: „Risse am Verbindungsrohr zwischen den Krümmern – wurde geschweißt“.

Gelegentlich auftretenden hohen Ölverbrauch bekommt der Hersteller mit der Le Mans III gänzlich in den Griff. Ein Distanzring zwischen Kurbelgehäuse und Ölwanne senkt den Ölspiegel, wodurch Verluste durch Panschen unterbunden werden. Holger Aue war da seiner Zeit voraus.

„Nach Einbau eines Ölwannezwischenrings an meiner Le Mans II ist der Ölverbrauch

nicht mehr nennenswert“. Eine weitere Verbesserung begrüßt Dieter Rösgen aus Köln: „An meiner Le Mans II hatte ich immer große Probleme mit der Motor-Entlüftung, was Moto Guzzi an der III mit der geänderten Führung in den Rahmen hervorragend gelöst hat“.

Leistung ist gut, der Tacho ein Optimist

Eine schmierige Geschichte erlebte Frank M. Kramer aus Stutensee: „Der Ölzuleitungsschlauch zum Zylinderkopf ist abgerissen, so daß ich innerhalb von 500 Metern drei Liter Castrol RS (zu 17,90 DM pro Liter) verlor.“ Peter Epp erlitt das gleiche Pech: „Der Öldruckschlauch zum linken Zylinder gab dem Öldruck nach und platzte ab.“

Mit der Leistung ihrer Le Mans sind die meisten PS-

Leser zufrieden. Allerdings wissen sie auch, daß der Tachometer „ein unverbesserlicher Optimist ist“, philosophiert Arnold Wagner aus Winterthur. Und Georg Wagner aus Böbrach resümiert: „Den Tachometer kann man vergessen, er zeigt bis zu 250 km/h an, was wohl etwas utopisch ist. Ich schätze die tatsächlich erreichte Fahrleistung aber trotzdem sehr hoch ein – etwa 215 km/h.“

Trotzdem findet es Jörg Schlotthauer aus Neudorf gut „daß man TÜV-geprüftes Tuningzubehör bekommt. Ich habe bald auf die Lafranco-Auspuffanlage umgerüstet, um das Leistungsloch zu beheben“.

Peter Schröter aus Gevelsberg hat da schlechte Erfahrung gemacht: „Montage der Lafranco-Auspuffanlage und Anpassung der Vergaser durch die



Custom-Motorräder

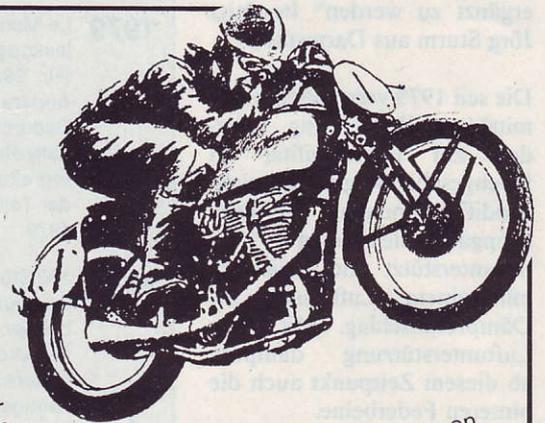
Fantasie auf zwei Rädern
Von Andrew Morland

128 Seiten, durchgehend farbige Abbildungen, gebunden, sfr. 33.– Die Brillanten unter den Motorrädern. Ziseliertes und graviertes Chrom, futuristische Bemalung, Kreationen einer immensen Fantasie. Zwei Typen Custom-Motorräder unterscheidet der Fachmann: Umgebaute Serienmaschinen sowie Eigenbauten, welche von Grund auf selbst konstruiert wurden. Beide Arten zeigt dieses Buch in herrlichen Farbbildern. Ein Muss für jeden Motorrad-Freak.

Der Harley-Davidson-Kult 1

Eine Motorradlegende in Farbe
Von Gerald Forster

128 Seiten, durchgehend farbige Abbildungen, gebunden, sfr. 33.– Harley total! Die Maschinen – die



Technik – die Fahrer. Ein Leckerbissen für jeden Harley-Fan, eine Bildreportage die unter die Haut geht. Dieses Buch vermittelt mit brillanten Fotos einen Eindruck des Phänomens Harley Davidson. Eines Motorrades welches zum weltweiten Kult wurde.

Erhältlich in allen Buchhandlungen oder direkt bei:
SERAG AG
Postfach 8
CH-8808 Pfäffikon
02-784 85 95

Bestellschein

Bitte senden Sie mir gegen Rechnung (Versandkostenanteil Fr. 2.50):

Ex. Foster, Harley-Davidson-Kult 1
 Ex. Morland, Custom-Motorräder

Name: _____
Strasse: _____
PLZ/Ort: _____
Einsenden an: **SERAG AG**
Postfach 8
CH-8808 Pfäffikon

Firma Martinek in Köln. TÜV-Segen gibt's für den Umbau leider nicht. Etwa sechs Verkehrskontrollen habe ich bis heute unbeschadet überstanden."

Die Bremsen werden stets gelobt

Sehr viel positive Beachtung findet das Integralbremssystem, dem allerdings auch Eingewöhnungszeit bescheinigt wird: „Das Bremssystem liefert sehr gute Verzögerungswerte und ist allgemein idiotensicher. Man kann ohne Bedenken voll in die Eisen steigen“, schildert Holger Aue aus Rellingen seine Erfahrungen. Einschränkungen macht Peter Schröter aus Gevelsberg: „Mit dem Bremssystem komme ich bestens zurecht. Einziger Kritikpunkt ist die saumäßige Bremsleistung bei Nässe, da die Wirkung erst mit deutli-

cher Verspätung einsetzt.“ Ebenso unmißverständlich äußert sich Peter Schröter weiter zur Lackqualität: „Die Lackqualität der Kunststoffteile ist beschissen, doch die können ja gottlob nicht rosten.“

Auch die elektrische Anlage findet nicht immer wohlwollende Beurteilung: „Völlig unzureichend. Nach vier feuchten Nächten auf dem Campingplatz war alles völlig durcheinander. Die Blinker wollten überhaupt nicht und der Motor hatte Aussetzer“, stellte Karsten Ratje aus Preetz fest. Als typische Italiener-Krankheit bezeichnet Jürgen Kropp aus München die „Elektrik-Probleme mit den Masseverbindungen und Wasser in der Zündanlage.“

Einheitliche Kritik gilt dem Hauptscheinwerfer, der nach Ansicht der PS-Leser serienmäßig H4-Licht haben müßte.

Roland Hasiwar montierte einen H4-Einsatz „vom Fiat 126, der ist billiger“. Peter Epp vergleicht: „Der Frontscheinwerfer bringt die Lichtausbeute eines nassen Streichholzes.“

Klagen über die Ausstattung

Bei Nikolaus Brugner aus Ziemetshausen führen die Bedienungsschalter „trotz langer Gewöhnung immer wieder zu Fehlschaltungen. Auch Kupplung und Schaltung gehen reichlich schwer, ebenso der Gasgriff – trotz gelegentlicher Schmierung.“ Jedoch findet Jürgen Sturm, „der Blinkerschalter – so oft bemängelt – erscheint mir gar nicht so unpraktisch, die Kupplung geht allerdings sehr schwer.“ Ansonsten werden noch sehr häufig gebrochene Drehzahlmesser- und Tachowellen aufgezählt. Günstig liegt bei allen

genannten Maschinen der Benzinverbrauch – meistens zwischen fünf und sechs Liter auf hundert Kilometer, was für ein Motorrad dieser Hubraumordnung genügsam ist.

Wilhelm Odemölle sieht seine Moto Guzzi so: „Sie ist ein schönes, zuverlässiges, schnelles und sicheres Motorrad, das ich mir jederzeit wieder kaufen würde, obwohl ich manchmal von einer Ducati träume.“ Offensichtlich haben es ihm die Italienerinnen angetan.

Jürgen Kropp aus München hat sich einen Traum erfüllt: „Ein billiges Motorrad ist sie nicht (Anschaffungspreis, Versicherung, Steuer usw.), aber einmal im Leben sollte man sich einen Traum erfüllen. Und so erfüllte ich mir trotz Dauerminus auf dem Konto meinen Traum – einen roten, schnellen und schönen Traum: eine Le Mans.“

Jetzt bei uns: Der neue Porsche CP 4

HELMSTUDI



NOLAN



N32



N33



N19



N02

uvex



BOSS



EC



TURBO



SUPER JET

Hamburg 1, Klosterwall 4-6, Tel. 0 40/33 79 86
 Hannover 1, Berliner Allee 13, Tel. 05 11/34 35 43
 Berlin 12, Windscheidstraße 6, Tel. 0 30/3 24 19 41
 Dortmund 1, Hohestraße 84, Tel. 02 31/10 26 34
 Düsseldorf 11, Hansa-Allee 14, Tel. 02 11/57 64 39
 Köln 1, Hansa-Ring 102, Tel. 02 21/13 62 44
 Frankfurt 1, Mainzer Landstr. 127a, Tel. 06 11/25 27 57
 Stuttgart 1, Schwarenbegstr. 106, Tel. 07 11/26 58 06
 München 40, Schleißheimer Str. 207, T. 0 89/3 00 66 89

Leser-Erfahrungen Moto Guzzi Le Mans 850/1000

Etwas nüchterner betrachtet Nikolaus Brugner seine Entscheidung: „Äußerst fahrsicheres und nervenschonendes Motorrad mit verbesserungswürdigen Details“.

Weniger schöne Worte äußern die nur drei PS-Leser, die zu ihrer Tausender Le Mans geschrieben haben.

Es muß zwischen zwei Le Mans 1000 unterschieden werden. 1980 wurden 150 Einhei-

ten der Le Mans 1000 AGO nach Deutschland importiert, die bis 1983 verkauft waren. Zu diesem Typ gingen keine Briefe ein.

Seit 1983 produziert die Deutsche Motobécane die Le Mans 1000 DMB selbst. Diese beiden Tausender unterscheiden sich in vielen Details wesentlich.

Jürgen Geil aus Wetter fuhr mit der DMB 8300 Kilometer und erlebte dabei vier Motorschäden: „Abgesehen von diesen Schäden ist das Motorrad sehr schön zu fahren, besonders in Kurven, wo (wie in PS 2/1983 berichtet) tatsächlich

eine Schräglage bis zum geht nicht mehr gefahren werden kann. Bis jetzt habe ich 8300 km gefahren, seit 5850 km ohne Defekt – ein Wunder“.

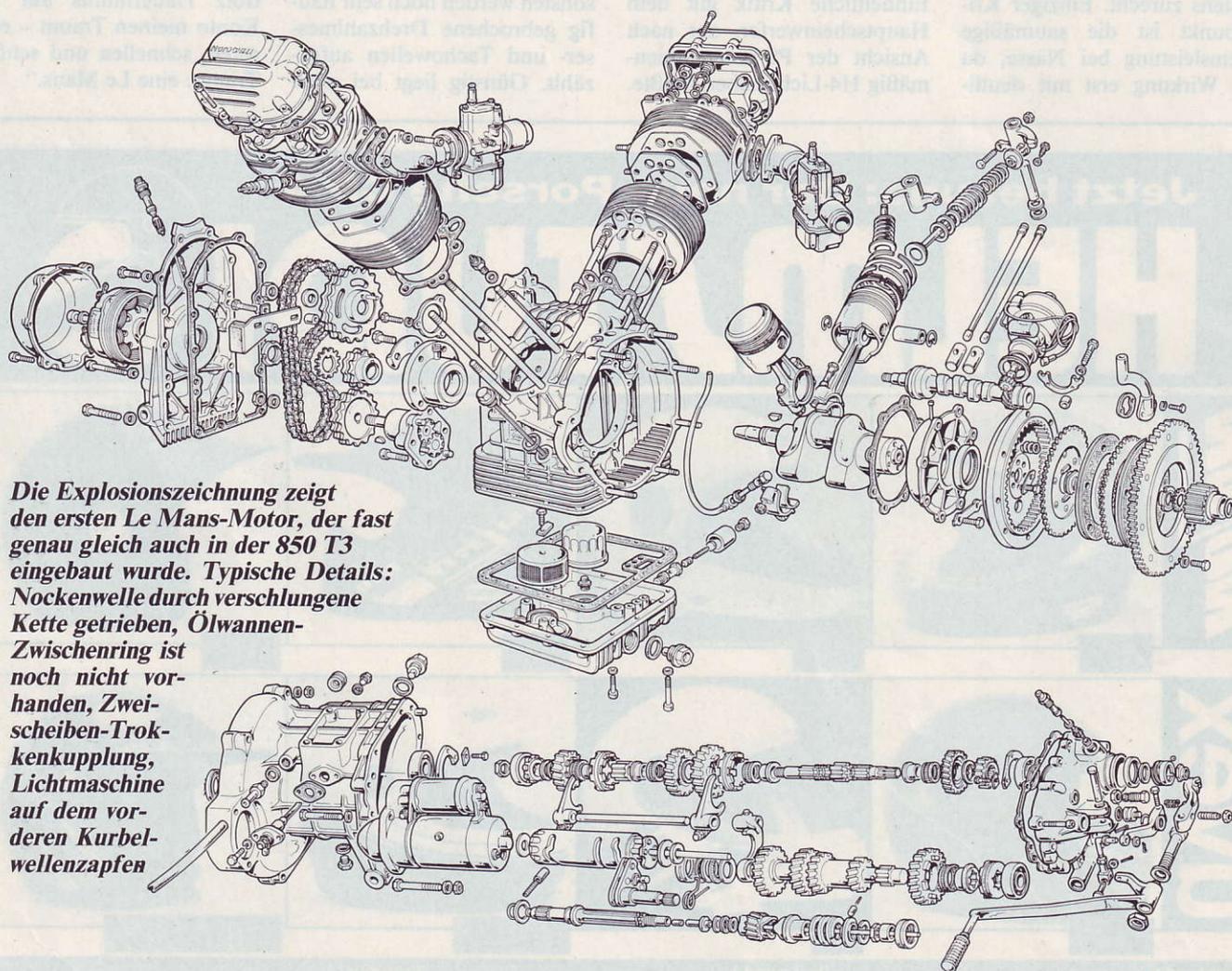
Le Mans 1000 war nicht immer gut

Thomas Wagner aus Bindlach bezeichnet sich selbst als Italiener-Fan. Seine Erfahrungen mit der Le Mans DMB sehen so aus: „Hatte ich das Glück, und meine Maschine befand sich zufälligerweise einmal bei mir und nicht in der Werkstatt, so konnte ich mich an einem hervorragenden Fahrwerk, einzigartigem Bremssystem

und einem durchzugskräftigen Triebwerk erfreuen“.

Gundolf Neuer aus Erlangen kritisiert an seiner DMB einen gerissenen Gaszug, die lange Ansprechdauer der Bremse bei Nässe und „daß eine lange Reise für die Sozia schon an Folterei grenzt“. Außerdem sagen ihm der lange erste Gang und die verspielten Schalter nicht zu. Sein Resümee: „... bleibt noch zu sagen, daß der Preis von fast 17 000 Mark zwar hoch erscheint, aber die Guzzi entschädigt durch einen exzellenten Motor und ein stabiles Fahrwerk sowie durch die einfache Konstruktion.“ Ilse Reuter

Durchblick: Motor und Getriebe der Moto Guzzi



Die Explosionszeichnung zeigt den ersten Le Mans-Motor, der fast genau gleich auch in der 850 T3 eingebaut wurde. Typische Details: Nockenwelle durch verschlungene Kette getrieben, Ölwanne-Zwischenring ist noch nicht vorhanden, Zweischeiben-Trockenkupplung, Lichtmaschine auf dem vorderen Kurbelwellenzapfen