

MOTORRAD

Test

Moto Guzzi Le Mans II

Hochaktuell

GP von
Deutschland

Exklusiv

Rennmaschinen
im
VW-Windkanal



Bares Geld wert
MOTORRAD - Marktspiegel
Maschinen aus zweiter Hand
Preise • Tips • Trends

Vergleichstest
Kardan-Mittelklasse

BMW R 65
Honda CX 500
Moto Guzzi V50

Honda CX 500

BMW R 65

Moto Guzzi V50



10

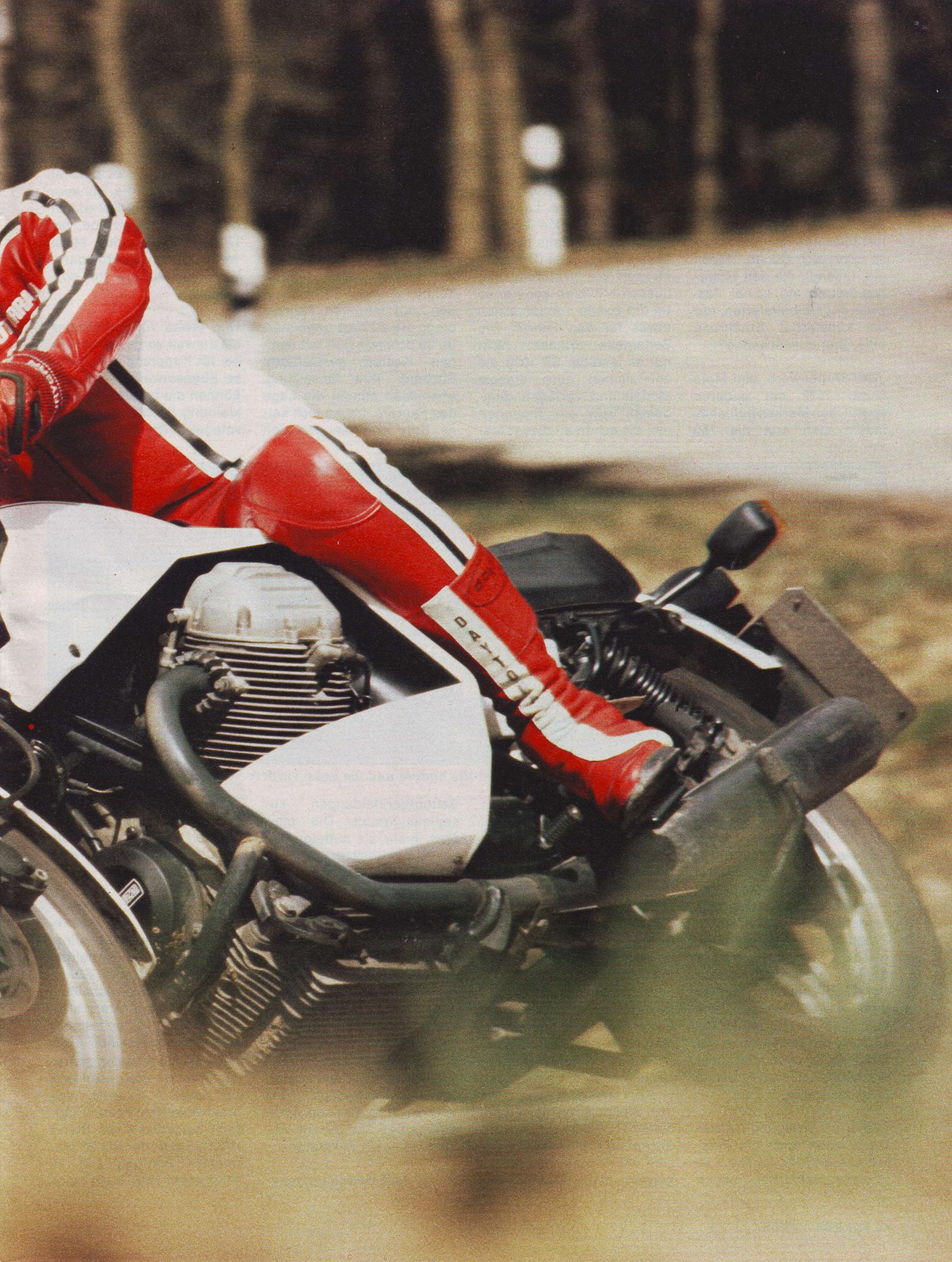
16. Mai 1979 DM 3.00

Belgien bfr 57,-, Dänemark dkr 9,50, Finnland fmk 7,30, Frankreich FF 8,-, Griechenland Dr 72,-, Italien Lit 1600,-, Jugoslawien Din 42,-, Luxemburg Lfr 52,-, Niederlande hfl 3,60, Norwegen nkr 9,50 (inkl. moms.), Österreich öS 25,- (inkl. MwSt.), Portugal Esc 90,-, Spanien Ptas 135,-, Schweiz sfr 3,50,-. Printed in Germany

Super Vau

Wer sagt denn, daß sechs Zylinder nötig sind, um zu faszinieren? Zwei tun's mitunter auch — wenn sie so viel Reiz bergen wie der großvolumige Moto Guzzi Vau zwei, der auch die 850 Le Mans II treibt.





TECHNIK UND TEST

Test Moto Guzzi 850 Le Mans II

Gewinne aus der Hub-schrauber - Produktion hielten MV Agusta am Leben. Erfolg mit Landmaschinen finanziert Laverda Motorräder. Aus der Staatskasse nährt sich Ducati. Haben die Italiener, die den Motorrad-Freund mit soviel Faszinierendem belieferten, nur bei künstlicher Ernährung eine Überlebenschance?

„Der Wettbewerb, den Moto Guzzi 1972 mit anderen sportlichen Marken aufnahm, indem man erst die 750

dieser Maschine: die sogenannte Integral-Verkleidung, eine zweiteilige Verschalung aus glasfaserverstärktem Kunststoff und ein verbessertes, Moto Guzzi-typisches Integral-Bremssystem.

Besäß die erste Le Mans noch eine winzige Verkleidung, die allenfalls den Tachometer und den Drehzahlmesser vor Witterungseinflüssen schützen konnte, so tut die zweite Version schon etwas für den Fahrer. Die Seitenteile erinnern nicht nur an jene der SP 1000, sie entstammen auch diesem Modell und verfügen demgemäß über alle Eigenheiten, die schon an dieser Ma-

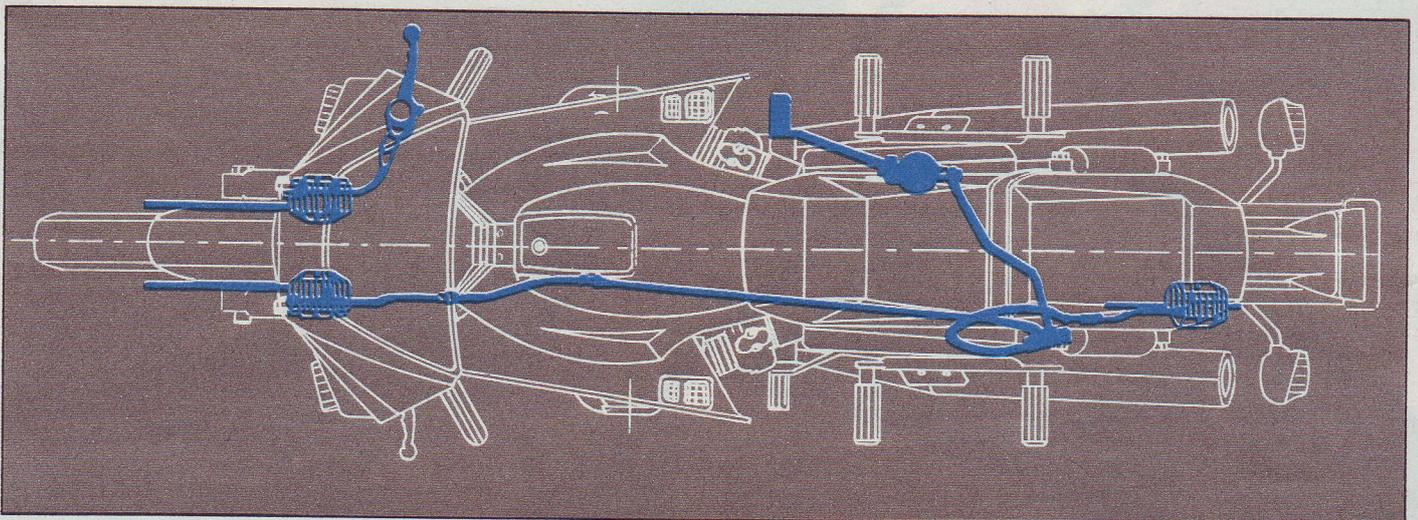
schützt die Hände und stört auch nicht durch übermäßige Verwirbelungen.

Sitzposition: betont sportlich, wenig Komfort

Die Sitzposition auf der Le Mans II ist betont sportlich. Ein wenig mehr Komfort könnte dennoch nicht schaden. Auf längeren Fahrten plagt die zu hart gepolsterte, zu schmale und mit lästigen Kanten ausgestafferte Sitzbank ihre Besatzung. Ansonsten stimmt die Lage des Fahrers, haben sich seine Knie erst mal mit den

dürftig: die Armaturen der Le Mans II, die dem Moto Guzzi Standardsystem entsprechen. Besonders der linke Teil dieser Bedienelemente bedarf einiger Fingerübungen, gilt es doch an dieser Stelle, die Funktion von Fern- und Abblendlicht, der Blinker, der Hupe, der Lichthupe und der etwas weiter hinten zuschaltbaren Warnblink-Anlage zu ertasten.

Nur etwas für Langfinger: die zu weit vorgesetzten Hebel für Kupplung und Bremse. Ebenso wenig funktionell, können die an der Frontverkleidung deplazierten Rückspiegel höchstens eitle Ge-



Das Moto Guzzi-Integral-Bremssystem: Via Fußhebel wird die hintere und die linke vordere Scheibe aktiviert

Sport, dann die 750 Sport S 3 präsentierte, fand mit der 850 Le Mans und nun mit der neuen 850 Le Mans II seine Fortsetzung.“ Dieser Werbetext eines Moto Guzzi-Prospekts charakterisiert die Modellevolution italienischer Prägung. Während die japanischen Marktbeherrscher dank großzügiger Investitionsmöglichkeiten im Nu eine ganze Modellpalette aus dem Boden stampfen können, bleibt Betrieben wie Moto Guzzi nur die stete Weiterentwicklung eines Grundmodelles.

Diesen Werdegang absolvierte denn auch die kürzlich präsentierte Le Mans II. Interessanteste Neuerungen

schine montiert wurden. So hat eigentlich jeder Fahrer, gleich welcher Statur und Beinlänge, seine individuellen Probleme, die Knie auf die ihnen zugedachten Polster zu zwingen. Dem einen schlafen die Oberschenkel während der Fahrt ein, der andere kann die Fußhebel nicht mehr erreichen.

Einzig die am Lenker montierte Frontverkleidung vermag hohe Ansprüche zu befriedigen. Im Verein mit den Lenkerstummeln, die, tief und ein wenig vorgesetzt an den Standrohren der Gabel befestigt, eine geduckte Sitzhaltung zulassen, entlastet die Schale den Oberkörper des Piloten. Sie

Seiten-Verkleidungen zusammengerauft. Die meisten, mehr als mittelgroßen Le Mans-Besitzer werden wohl ihre Beine aus der Verkleidung in den Luftstrom halten müssen.

Die Instrumentierung der Le Mans II, identisch mit jener der SP 1000 und wie dort in die Frontverkleidung integriert, beinhaltet eine genaue Uhr, einen gut ablesbaren, aber etwas großzügig mit der Realität umgehenden Tachometer, einen optimistisch bis 10 000/min reichenden Drehzahlmesser und – zur Ab-rundung – ein Voltmeter.

Immer noch gewöhnungsbe-

müer erfreuen. Mehr als den Blick zurück auf den eigenen Bizeps lassen die zu eng stehenden Spiegel nämlich nicht zu.

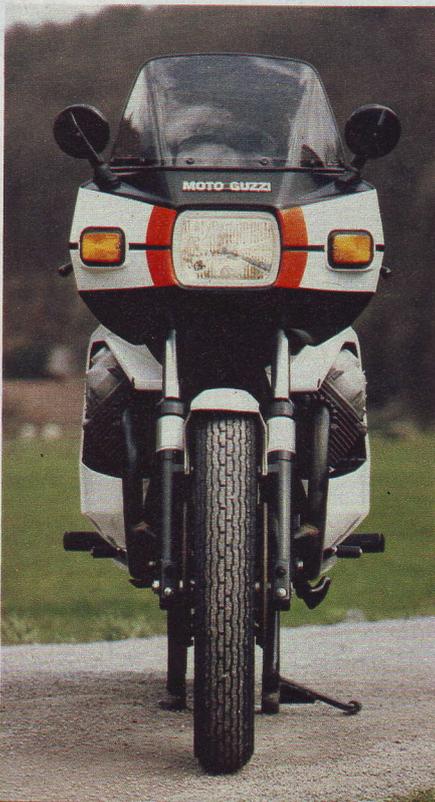
Über dem linken Dellorto-Vergaser sitzt der Plastik-Hebel des nach dem Alles-oder-Nichts-Prinzip arbeitenden Chokes. Ob in eiskaltem oder glühendheißem Betriebszustand, stets startet der urige V-Zweizylinder mit seinen 74 PS unter asthmatischem Schnaufen seiner ungefilterten Vergaser und mit lautem Rasseln des Bosch-Elektrostarters äußerst zuverlässig. Im Stand schüttelt sich der mit 83 Millimetern Bohrung und 78 Millimetern Hub leicht kurz- ▷

TECHNIK UND TEST

Test Moto Guzzi 850 Le Mans II

hubige Zweizylinder bis etwa 2000/min, um erst ab dieser Drehzahl geschmeidigen Rundlauf einzuleiten. Die längs zur Fahrtrichtung drehende Kurbelwelle kippt das Fahrzeug bei der Gasannahme nach rechts. Wer sich im Schrittempo durch enge Autoschluchten schlängelt, sollte dies beachten und abrupte Gasstöße mit gezogener Kupplung tunlichst unterlassen.

Die Zweischeiben-Trockenkupplung erfordert eine kräftige Hand und läßt sich nicht sonderlich angenehm dosieren. Was aber unbedingt vonnöten wäre, um im ersten Gang zügig vom Fleck zu kommen. Diese Getriebestufe ist nämlich ziemlich lang übersetzt, und der Motor entwickelt in niedrigen Drehzahlen nicht die Kraft,



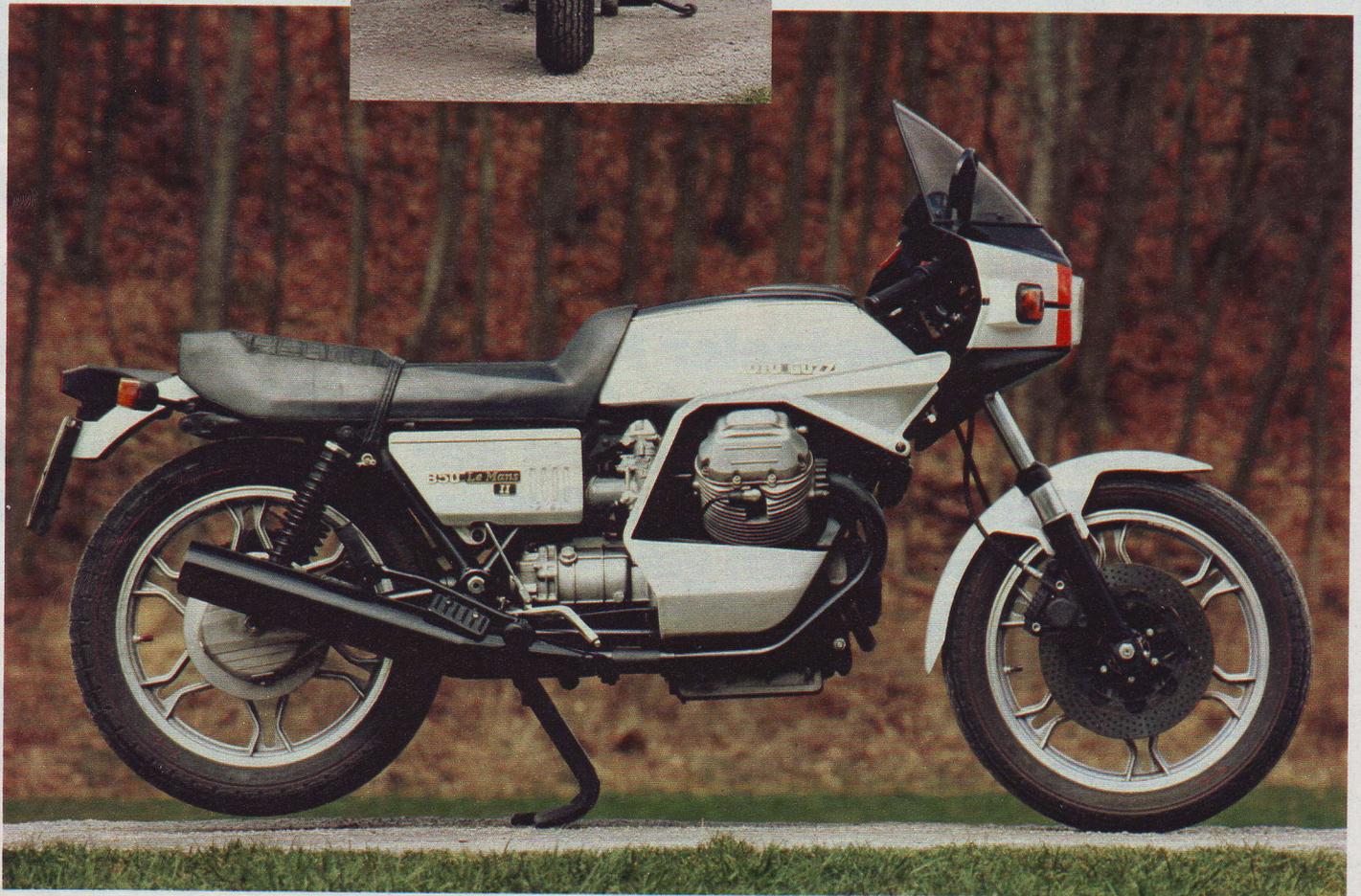
Oben: Unter den gut ablesbaren Instrumenten sind acht Kontrolleuchten platziert. Schlecht beleuchtet, lassen sie sich nur mühsam ablesen.

Links: Die Scheibe der Frontverkleidung verzerrt durch ihre Krümmungen den Blick auf die Straße außerordentlich. Bei normaler Sitzposition blickt der Pilot über die Scheibe. Unten: Die komplett ausgestattete 850 Le Mans II wirkt nieder und äußerst gestreckt

die man von einem Triebwerk dieser Bauart erwarten dürfte.

Trotz offener Vergaser und ausreichender Kurbelwellenschwungmasse entfaltete die MOTORRAD-Testmaschine erst ab 4500/min verwertbare Kraft und ließ die Test-Mannschaft an den Vorzügen des Zweizylinder-Prinzips zweifeln. Offensichtlich erhielt die Le Mans II, um ihrem sportlichen Ruf gerecht werden zu können, schärfere Steuerzeiten als die Tourenmodelle, die zusammen mit überarbeiteten Ein- und Auslaßkanälen und geänderter Vergaserbestückung die Spitzenleistung optimieren. Der Durchzug aus geringen Drehzahlen im Verein mit einer leisen Auspuff-Anlage verschlechtert sich jedoch.

Ein Indiz für erhebliche Ventilüberschneidungen, ein Merkmal scharfer Steuerzeiten, mag das fehlende ▶



TECHNIK UND TEST

Test Moto Guzzi 850 Le Mans II

Bremsmoment des Motors sein, das die Maschine nach Schließen der Vergaserschieber nicht in dem Maße verzögert, wie sonst von Guzzi gewohnt. Um den Beweis antreten zu können, der Gaswechsel der Le Mans II sei auf eine laute, leistungsfreudige Auspuff-Anlage ausgerichtet, montierte MOTORRAD einen LaFranconi-Auspuff, den Moto Guzzi als Umrüstteil anbietet und der von einigen

Lob und Tadel

- Zuverlässiger Motor
- Stabiles Fahrwerk
- Hervorragendes Bremssystem
- Komplette Ausstattung

- Wenig Komfort
- Hakiges Getriebe
- Schlechte Lackqualität

TÜV-Stellen in Deutschland abgenommen wird. Die Standard-Hauptdüse (140) fand durch eine 150er Ersatz. Die Le Mans II gab sich wie verwandelt: Verwertbare Leistung lag schon ab 3000/min

an und machte flottens Beschleunigen möglich.

Mit der Serienbestückung kann die Le Mans II freilich nur in höheren Drehzahlregionen begeistern. Hat der

Drehzahlmesser die 5000er Marke überschritten, schießt die Maschine wie eine Kanonenkugel davon, mit urwüchsiger Kraft und beinahe gewalttätig. Das ist nicht die geschmeidige Leistungsentfaltung einer Honda CB 900 Bol d'Or, das ist brutale Explosion, wie sie nur großvolumige Zweizylinder realisieren.

Dabei macht der Motor keinen Hehl daraus, daß vergleichsweise antiquierte Mechanik diese PS freisetzt. Da rattert die Duplex-Steuerkette, die auch die Ölpumpe antreibt, da nageln vier Stö-

Moto Guzzi 850 Le Mans II: Technische Daten

<p>Motor Fahrtwindgekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor. Je zwei Ventile über kettengetriebene untenliegende Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel betätigt. Bohrung x Hub: 83 x 78 mm, Gesamthubraum 844 cm³, Verdichtung, 10,2; Nennleistung 54 kW (74 PS) bei 7700/min, max. Drehmoment 73 Nm (7,4 mkg) bei 6500/min. Mittlere Kolbengeschwindigkeit pro 1000/min 2,6 m/s. Einteilige Kurbelwelle, gleitgelagert. Druckumlaufschmierung. 3 Liter Motoröl Castrol Formula RS.</p>	<p>schwindigkeit im letzten Gang pro 1000/min 27,76 km/h.</p>	<p>1490 mm, Lenkkopfwinkel 62 Grad, Nachlauf 110 mm.</p>
<p>Vergaser Zwei Dellorto-Rundschiebervergaser, Ø 36 mm. Kein Luftfilter.</p>	<p>Fahrwerk Doppelschleifenrohrrahmen, Unterzüge abschraubbar. Hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel vorn, Federweg 125 mm, Standrohrdurchmesser 35 mm. Hydraulisch gedämpfte Federbeine hinten, Federweg 125 mm, Federn dreifach einstellbar. Teleskopgabel und Hinterradschwinge in Kegellager geführt. Radstand</p>	<p>Räder/Bremsen Bereifung vorn 4.10 V 18, hinten 4,25/85 VB 18 Dunlop K 91. Abrollumfang 2,02 m. Hydraulisch betätigte Scheibenbremse vorn und hydraulisch betätigtes Integralbremssystem (linke Scheibe vorn und Scheibe hinten), Ø vorn 300 mm, hinten 250 mm.</p>
<p>Elektrische Anlage Batterie/Spulenzündung. Wechselstromgenerator 12 V 280 W. Batterie 12 V 21 Ah.</p>	<p>Leistungs- und Drehmomentdiagramm</p>	<p>Abmessungen/Gewichte Gesamtlänge 2200 mm, Lenkerbreite 580 mm, Sitzhöhe 770 mm, nutzbare Sitzbanklänge 640 mm, Wendekreis 4500 mm. Gewicht vollgetankt mit Werkzeug und Öl 243 kg, davon vorn 124 kg, hinten 119 kg (51,0/49,0%). Zulässiges Gesamtgewicht 430 kg. Tankinhalt 22,7 Liter, davon 4,5 Liter Reserve.</p>
<p>Kraftübertragung Zwischenbentrockenkupplung, Klauengeschaltetes Fünfganggetriebe mit Elektrostarter, $i_{prim}/i_{sec} = 1,235/4,714$. Gesamtstufen: 11,64/8,081/6,095/5,059/4,366 Sekundärtrieb über Kardanwelle. Ge-</p>		<p>Wartung 500, 1000, 3000, 5000 km, dann alle 5000 km.</p>
		<p>Preis: 10 500 Mark.</p>
		<p>Importeur: Deutsche Motobecane GmbH, Aachener Straße 23, 4800 Bielefeld 14.</p>

Die Moto Guzzi 850 Le Mans II und ihre Konkurrenten

Modell	Hubraum cm ³	Zwei-/Viertakt	Zahl der Zylind.	Leistung in kW (PS) bei 1/min	Drehmoment Nm (mkg) bei 1/min	Gewicht kg	Höchstgeschw. in km/h sitzend liegend	Endantrieb	Verbrauch L/100 km	Test in Heft	Preis in Mark
Moto Guzzi Le Mans II	844	4	2	54 (74) 7700	73 (7,4) 6500	243	197 204	Kardan	7,6	—	10 500
BMW R 100 S	980	4	2	51 (70) 6600	76 (7,7) 5500	220	186 198	Kardan	8,2	3/77	10 990
Ducati 900 SS	864	4	2	51 (70) 7000	74 (7,5) 6000	225	196 203	Kette	6,3	16/77	10 410
Kawasaki Z 1000 Mk II	1016	4	4	69 (94) 8000	86 (8,8) 7000	264	197 211	Kette	6,7	4/79	9 568
Laverda 1200	1116	4	3	60 (81) 7900	90 (9,2) 7000	247	194 207	Kette	8,4	14/78	10 210
Suzuki GS 1000 EC	997	4	4	66 (90) 8200	83 (8,5) 6500	255	209 220	Kette	8,3	16/78	10 470
Yamaha XS 750	747	4	3	54 (74) 8350	68 (6,9) 7200	257	176 198	Kardan	7,1	14/78	7 602

TECHNIK UND TEST

Test Moto Guzzi 850 Le Mans II

Bel, hämmern Kipphebel gleicher Anzahl, und alles zusammen addiert sich mit steigender Drehzahl zu einer erschreckenden Geräuschkulisse, die den Fahrer 8000/min als Schmerz- und Schaltgrenze festlegen läßt. Doch selbst die Pause zum Einlegen des nächsten Ganges verläuft nicht ohne akustische Untermauerung, da das etwas hakige und mit langen Schaltwegen arbeitende Getriebe die Verzahnung zweier neuer Radpaare, vor allen Dingen der zweiten und dritten Stufe, vernehmlich kundtut.

Maximales Fahrvergnügen vermittelt indes das überaus steife, durchweg aus stabilen, fast immer geraden Rohren gebildete Fahrwerk der Le Mans II. Wegen des tiefen Schwerpunkts des

Motors bleibt das Motorrad trotz des langen Radstands und der auf Hochgeschwindigkeit ausgelegten Geometrie auf Landstraßen bis 100 km/h überaus handlich. Spielerisch kann der Fahrer Schräglagen-Wechsel einleiten und dank der großen Bodenfreiheit auch konsequent weiterführen. Die Maschine setzt erst mit den klappbaren Fußrasten auf, wenn die Reifen ihre Haftgrenze ohnehin fast erreicht haben.

Zumal das Motorrad auch bei Topspeed absolut sicher auf der Straße liegt, die straff abgestimmte Federung und Dämpfung an Gabel und Federbeinen es bombenfest auf dem Asphalt halten. Auf sehr schlechten Strecken mit Frostaufbrüchen und tiefen Rillen leiten diese Fahrwerkselemente die harten Stöße natürlich beinahe ungefiltert an den Fahrer weiter. Um komfortabel zu sein, besitzt die Le

Mans II einfach zu wenig Federweg.

Dies unterbindet aber Lastwechsel-Reaktionen des Kardantriebs; die Guzzi hebt sich beim Beschleunigen nur wenig aus der Federung und sackt beim Gas-schließen nur minimal zusammen.

Das Integral-Bremssystem, ein Moto Guzzi-Patent und an allen V-Modellen installiert, bedarf nur kurzer Eingewöhnungszeit. Mit dem Fußbremshebel wird über die hintere Scheibenbremse und die linke vordere Scheibe die Hauptbremskraft aufgebaut, die konventionell betätigte, rechte vordere Scheibe dient lediglich der Bremsunterstützung.

Die Bremskraft-Verteilung an die vordere und hintere Scheibenbremse bleibt immer gleich, orientiert sich also nicht an der dynamischen Lastverteilung.

Um ein Wegschmieren des Vorderrads auf glattem Untergrund zu verhindern, gliederte Moto Guzzi ein Regelventil in den Bremsenkreislauf ein, das zuerst Bremskraft an der Scheibe hinten aufbaut und ab 13 bar Druck die vordere zuschaltet.

Die Moto Guzzi 850 Le Mans II geriet zu einem kompromißlosen Sportgerät, hart, unkomfortabel, mechanisch laut und auch nicht gerade billig. Was aber die Namensgebung rechtfertigt, ist das unglaublich stabile Fahrwerk, Superbremsen und ein Schuß Originalität, wie es einem Motorrad dieser Klasse gut zu Gesicht steht: eine absolute Fahrmaschine – und damit eine typische Italienerin. Darüber hinaus zeigte sie sich im MOTORRAD-Testbetrieb als ausgesprochen zuverlässig. Langweiliger und uniformer Konkurrenz aus Japan hat sie also einiges entgegenzusetzen. *Hans-Peter Leicht*

Moto Guzzi 850 Le Mans II: Meßwerte

Beschleunigung Werte für zwei Personen in Klammern Schaltdrehzahl 8500/min 0—40 km/h 1,7 (2,3) s 0—60 km/h 2,5 (3,8) s 0—80 km/h 3,5 (5,0) s 0—100 km/h 5,3 (7,0) s 0—120 km/h 7,1 (9,3) s 0—140 km/h 9,6 (12,5) s 0—160 km/h 13,2 (17,8) s 0—180 km/h 18,7 (28,5) s 0—400 m 13,6 (14,9) s 0—1000 m 25,4 (27,7) s	60—140 km/h 20,0 (29,5) s 60—160 km/h 27,2 (44,7) s	100—0 km/h 45,2 m 130—0 km/h 72,3 m
	Höchstgeschwindigkeit zwei Personen 183 km/h bei 6590/min solo sitzend 197 km/h bei 7100/min solo liegend 204 km/h bei 7350/min (Temperatur 14 °C, 0,5 m/s Rückenw.)	Tachometerabweichung Anzeige/effektiv 50 48 km/h 80 77 km/h 100 95 km/h 130 120 km/h 209 197 km/h
Durchzugsvermögen im 3. Gang 40—60 km/h 3,3 (4,8) s 40—80 km/h 5,5 (7,4) s 40—100 km/h 8,3 (10,8),s 40—120 km/h 11,0 (14,3) s 40—140 km/h 13,5 (17,8) s im 4. Gang 40—60 km/h 5,5 (6,5) s 40—80 km/h 8,8 (11,2) s 40—100 km/h 12,0 (15,5) s 40—120 km/h 15,8 (21,0) s 40—140 km/h 19,9 (27,2) s 40—160 km/h 24,0 (34,2) s im 5. Gang 60—80 km/h 4,7 (7,0) s 60—100 km/h 8,5 (11,7) s 60—120 km/h 13,2 (18,5) s	Bremsverzögerung 50 —0 km/h 13,2 m	Drehzahlmesserabweichung Anzeige/effektiv 3000 2850/min 5000 4700/min 7000 6700/min
	Nahfeldgeräuschmessung 0,5 m Abstand ab Auspuffende und 45° zu Fahrbahn/Fahrzeug bei ¼ Nenn- drehzahl 102 dB (A)	
Kupplungshandkraft Kraft 110 N		Verbrauch Superbenzin Landstraße, Schnitt 70 km/h 7,2 Liter/100 km Autobahn, Schnitt 150 km/h 8,0 Liter/100 km Testverbrauch 7,6 Liter/100 km

