Fahrbericht Moto Guzzi Le Mans 1000

Rare Exemplare

Nur wenige Fahrer werden in den nicht ganz ungetrübten Genuß kommen, diese in Leistung und Hubraum aufgestockte Guzzi zu fahren.

Erst tupfen, dann starten – diese althergebrachte Anweisung gilt nicht nur für rüstige Oldtimer aus den 50er Jahren, sondern auch für die neueste Kreation aus dem Hause Moto Guzzi, die V 1000 Le Mans II: eine Super-Le Mans mit 942 cm³ Hubraum und 82 PS (60 kW). Denn die beiden voluminösen Dellorto-PHM 40 D (S)-Vergaser des immerhin 15 500 Mark teuren Renners wollen ordentlich geflutet werden, bevor der Motor laufen soll.

Wen solches Zeremoniell nicht irritiert, sollte zugreifen, bevor andere schneller sind: Einstweilen kommen nur 100 Exemplare des feuerroten Spielmobils in den Handel – zu Preisen, die etwa stolze 4520 Mark über denen für das Grundmodell liegen.

Mehr als 100 kann der deutsche Moto Guzzi-Importeur, die Deutsche Motobécane GmbH in Bielefeld, beim besten Willen nicht heranschaffen. Die Guzzi V 1000 Le Mans wird nämlich nicht als Großserienfahrzeug im Stammwerk hergestellt, sondern Stück für Stück in einer gut eingerichteten Werkstatt gleich nebenan zusammengeschraubt – bei Giulio Agostini, einem Mann, der sich in Italien als Tuning-Spezialist einen Namen gemacht hat.

Das Werk hat mit der Sonderserie nicht das geringste zu tun. Die Idee, der 850 Le Mans eine großkalibrige Exklusiv-Variante zur Seite zu stellen, keimte nicht auf italienischem Boden, sondern auf westfälischer Scholle.

Motobécane-Geschäftsführer Fritz Schaper: „Viele Le Mans-Piloten gaben uns zu verstehen, daß sie ein sportliches Motorrad mit mehr Hubraum und größerer Leistung haben wollen. Deshalb haben wir uns entschlossen, in eigener Regie eine kleine Sonderserie aufzulegen. Die V 1000 Le Mans wurde speziell für die Bundesrepublik entwickelt."

Dabei ging man keine völlig neuen Wege, sondern griff auf Bewährtes zurück: Fritz Schaper orderte bei Moto Guzzi 100 serienmäßig ausgerüstete 850 Le Mans II-Motorräder, ließ sie zu Agostini bringen und gab dem Mann den Auftrag, die Maschinen von Grund auf zu überarbeiten.

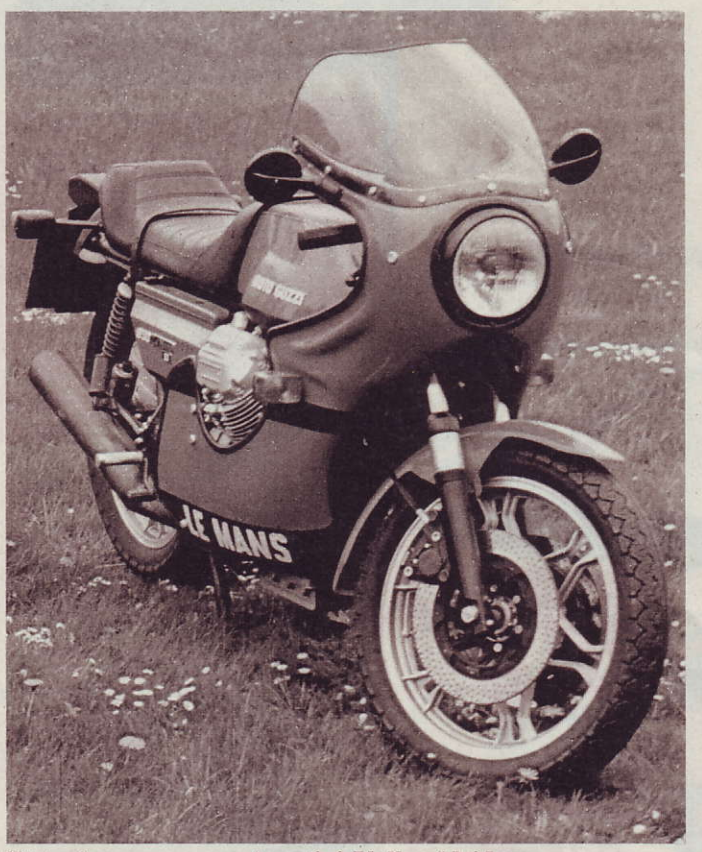
Zunächst wurden die Motoren ausgebaut und vollkommen zerlegt. Um die gewünschte Hubraumvergrößerung zu erzielen, wurden die Zylinder von ursprünglich 83 auf 88 Millimeter aufgebohrt. Am Hub änderte sich nichts: nach wie vor 78 Millimeter.

Die Verdichtung stieg von 9,2 auf 10,8, das maximale Drehmoment wuchs von 72,8 Nm bei 6500/min auf 75 Nm bei nur 6000/min.

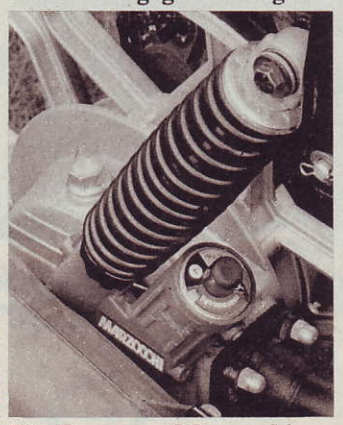
Eine schärfere Nockenwelle, härtere Ventilfedern, ein überarbeiteter Zylinderkopf mit 40 Millimeter-Ansaugstutzen, Nikasil-beschichtete Zylinderlaufflächen, ein Ölabscheider und ein Ölwannen-Zwischenring sind Bestandteile des Umbauprogramms, das Agostini dem 850-Triebwerk angedeihen ließ.

Alles in allem ein gehöriger Aufwand, der da getrieben wurde, um eine mit ursprünglich 74 PS (54 kW) aus 844 cm³ Hubraum gewiß nicht schwächlich motorisierte Maschine um ganze acht PS stärker zu machen.

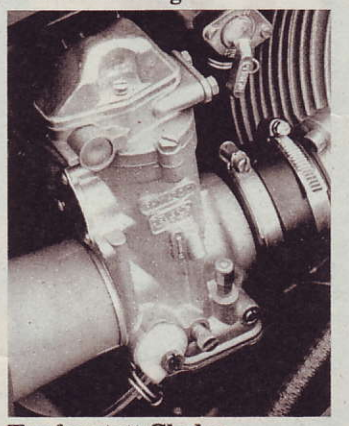
Daß die Höchstgeschwindigkeit von 208 auf knapp 220 km/h (Werksangaben) kletterte, ist sowohl auf die aerodynamischen Vorzüge der sauber verarbeiteten und bildschönen Agostini-Vollverkleidung mit inte-



Sitzt wie angegossen: Agostini-Vollverkleidung



Für Experten: Marzocchi-Federbeine



Tupfer statt Choke: 40er Dellorto-Vergaser

Fotos: Schneider

griertem H4-Rundscheinwerfer zurückzuführen als auch auf die aufwendigen Tuningarbeiten am Motor.

Es läßt sich nicht sagen, daß der auf 942 cm³ Hubvolumen hochgekitzelte Le Mans-Motor nun kultivierter laufen würde als das Basistriebwerk. Erst bei Drehzahlen ab 4000/min geht das harte Stakkato der stampfenden Kolben in ein einigermaßen erträgliches Vibrieren über. Unterhalb von 2000 Touren tut sich so gut wie gar nichts. Das mag daran gelegen haben, daß der getestete Prototyp noch mit Vergasern ohne Beschleunigerpumpen ausgerüstet war. Bis die Le Mans 1000 in den Handel kommt, soll das Übel beseitigt werden.

Den rechten Guzzi-Fan freilich wird das alles kaum erschüttern. Handelt er sich doch ein Motorrad ein, das durch hervorragende Fahreigenschaften glänzt. Bei der V 1000 Le Mans II wurde die Straßenlage noch zusätzlich durch den Einbau von Marzocchi-Gasdruckdämpfern verbessert. Da gibt es auch auf welliger und kurvenreicher Strecke kein Wanken und kein Beben. Die V 1000 Le Mans II liegt wie ein Brett.

Die Phantom-Niederquerschnittsreifen von Pirelli lassen zudem Schräglagen zu, die ihre Grenze eher im Mut und Können des Fahrers als in den Eigenschaften des Materials finden.

Eine stark nach hinten versetzte Fußrastenanlage Marke Agostini garantiert, daß die Freude am Kurvenschwingen nicht vorzeitig durch hartes Aufsetzen getrübt wird. Aber die Art und Weise, wie Maestro Agostini die Fußrasten, den Brems- und Schalthebel am Fahrzeug befestigt hat, beeinträchtigt ganz gehörig den Sitz- und Bedienungskomfort. Nur echte Trimmer dürften in der Lage sein, die Füße jederzeit so zu verrenken, daß ein zügiger Ablauf beim Schalten und Bremsen gewährleistet ist. So liegt es auch an der ungünstigen Plazierung der Fußhebel, daß manchmal mehrfach nachgehakt werden muß, wenn der nächst höhere Gang drin sein soll.

Hinderlich beim Sitzen ist nach wie vor auch die Anordnung der Zylinder: Entweder versengt man sich die Knie oder man muß die Beine außen an die Verkleidung anlegen, was die Aerodynamik verschlechtert.

Ungünstig angeordnet sind auch der Kupplungs- und Bremshebel: Wegen der eigenartigen Stummellenker-Konstruktion mußten die Hebel so weit nach innen gesetzt werden, daß sie jeweils nur mit halber Hand erreicht werden. Eine Angelegenheit, die dringend der Revision bedarf.

Gewöhnungsbedürftig für Nicht-Guzzi-Fahrer: das Integral-Bremssystem. Über den Fußhebel werden gleichzeitig die linke vordere und die hintere Bremsscheibe aktiviert. Die Bremskraft wird dabei automatisch im richtigen Verhältnis aufgeteilt. Der Handbremshebel wirkt nur auf die rechte Vorderrad-Bremsscheibe. Ein Bremssystem, mit dem Moto Guzzi bereits vor Jahren den Weg in eine sicherere Motorradzukunft gewiesen hat.

Unverändert von der 850 Le Mans übernommen: Das etwas klobig geratene Instrumentenbrett mit den vielen bunten Lämpchen, die bei Tage so schwach glimmen, daß man sich lieber auf Gespür, Erfahrung und den sechsten Sinn verlassen sollte als auf das, was da angezeigt wird.

Insgesamt eine Schönheit mit Fehlern, die nur einen beherzten und großzügigen Liebhaber nicht enttäuschen wird. *Hans J. Schneider*

Moto Guzzi Le Mans 1000: Technische Daten

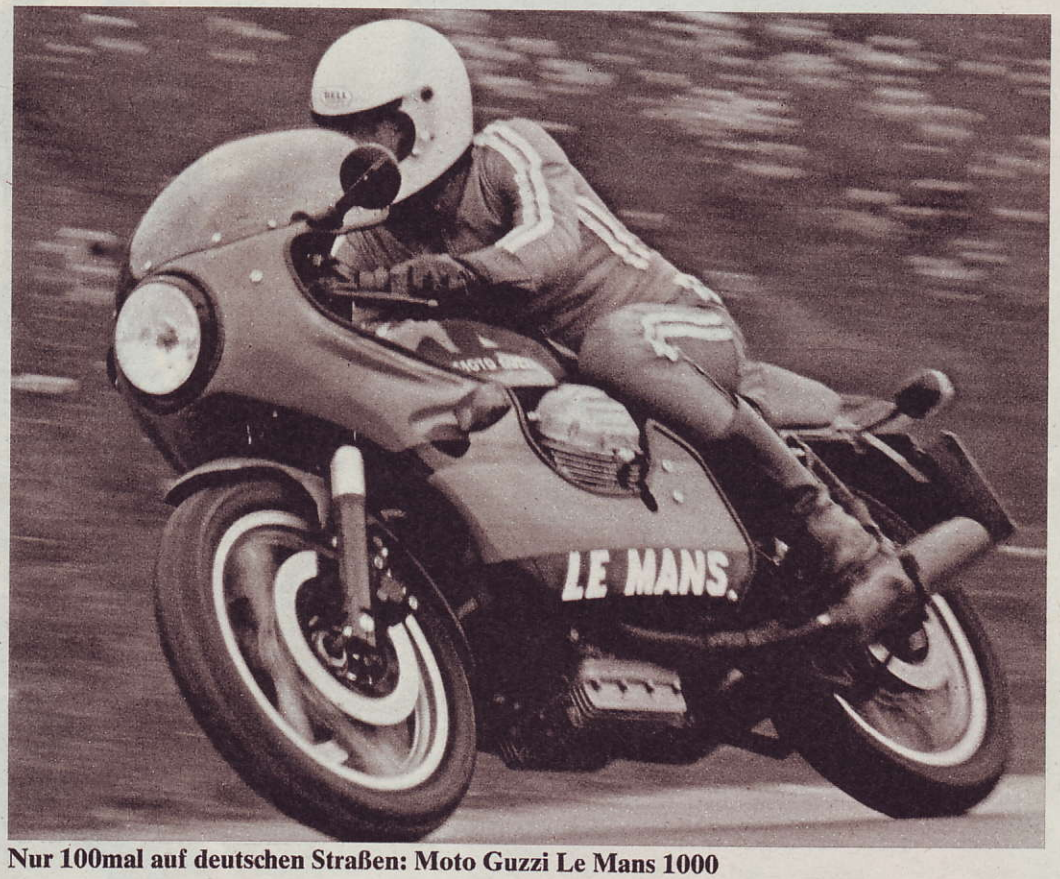
Motor: Luftgekühlter Zweizylinder-Viertaktmotor. Bohrung x Hub: 88 mm x 78 mm, Hubraum 942 cm³, Verdichtung 10,8; Leistung 60 kW (82 PS) bei 7500/min, max. Drehmoment 75 Nm (7,6 mkp) bei 6000//min. Zwei Dellorto-Vergaser PHM 40 D, 40 mm ϕ, mit Beschleunigerpumpe.

Fahrwerk: Doppelschleifen-Rohrrahmen, vorn hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel, hinten Marzocchi-Gasdruckfederbeine, fünffach verstellbar. Dreischeiben-Bremsanlage, Scheibendurchmesser 242 mm. Bereifung vorn 100/90 V 18, hinten 110/90 V 18.

Abmessungen/Gewichte: Länge 2080 mm, Sitzhöhe 750 mm, Radstand 1410 mm, Leergewicht 238 kg, zulässiges Gesamtgewicht 430 kg, Tankinhalt 22,5 Liter.

Preis: 15 500 Mark

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



Nur 100mal auf deutschen Straßen: Moto Guzzi Le Mans 1000