

ms

9/81

530
MOFA
MOTORRAD
TEST
SPORT

81 582

September 1981

Deutschland: DM 4,-
Schweiz: sfr. 4,50
Österreich: öS 35,-
Luxemburg: lfr. 72,-
Spanien: Pts. 220,-

HONDA



CHOPPER

● Ganz neu aus Italien:

**Verbesserte Moto
Guzzi Le Mans III
mit 76 PS aus 850 cm³**

Erster Test



● Zwei Neue:

**Suzuki-Katana 400
Vierzylinder mit
41 PS und Katana
650 mit 73 PS**

● Zubehör von BMW:

**Bekleidung, Helme,
Motokoffer für die
BMW R 80 G/S**



● RIESEN-PREISAUSSCHREIBEN:

Z550 
Kawasaki Z 550 zu gewinnen ★ Start
in diesem Heft ★ 99 weitere
Preise ★ Enduro-Reise
nach Frankreich ★ Poster
von Toni Mang





Test Moto Guzzi Le Mans III

Goldener Adler

Der goldene Adler ist das traditionelle Markenzeichen der italienischen Firma Moto Guzzi. Auf der neuen Le Mans III ist er dominant auf dem gut geformten Tank zu sehen. Aber sie kann noch mehr bieten, die Lehmann. Ein gutes Fahrwerk zum Beispiel und einen durchzugsfreudigen Motor.

Die charakteristische Silhouette, das kernige Dampfhammer-Triebwerk, der unverwechselbare Sound – das waren von Anfang an die herausragenden Merkmale der Moto Guzzi Le Mans. Die italienische Sportmaschine kam 1975 als superschlanker Straßenrenner auf den Markt und wurde 1978 durch eine markante Verkleidung aufgewertet.

Jetzt steht die dritte Generation bei den Händlern, die Le Mans III, eine gründlich durchgesehene Neuauflage des Dauerbrenners aus dem sonnigen Süden, feuerrot natürlich, wie eh und je.

Auf den ersten Blick sieht die Neue aus wie ein simpler Aufguß altbekannter Guzzi-Technik: zwei Zylinder Viertakt-V-Motor, Kardantrieb, Dreis Scheiben-Bremsanlage, Guzzi-Telegabel, konventionelle Hinterrad-

schwinge mit weit hinten angelenkten Federbeinen. Doch wer näher hinschaut, muß zur Kenntnis nehmen, daß es kaum ein Bauteil gibt, das nicht sorgsam überarbeitet worden wäre.

Die glattflächige Cockpitverkleidung der Le Mans II wurde durch einen aerodynamisch wesentlich günstiger geformten Windabweiser ersetzt. Schräg nach hinten verlaufende Kunststoffprofile und eine Abrißkante an der kleinen Cockpitscheibe sorgen dafür, lästige Windwirbel vom Fahrer fernzuhalten.

Von der kantigen Seitenverkleidung, die ohnehin nicht jedermanns Geschmack war, blieben nur zwei kurze Spoilerstummel übrig, die vom Lenkkopf bis zu den Ventildeckeln reichen.

Als aerodynamische Hilfen mögen diese Mini-Spoiler durchaus ihre Berechtigung haben, ansonsten aber machen sie

wenig Freude: Die spitzen Enden zielen nämlich direkt auf die Kniescheiben des Fahrers.

Die vorderen Blinker sind starr mit dem Cockpit verbunden – wenn die Maschine mal umkippen sollte, sind nicht nur neue Blinkergläser fällig.

Nicht mehr wiederzuerkennen ist der Instrumententräger: Wies die Le Mans II eine ziemlich klobige Armaturentafel auf, so bekam die Le Mans III eine weich gerundete Konsole, bei der auf die Uhr verzichtet wurde.

Der Drehzahlmesser, versehen mit einem nostalgisch schönen, weiß lackierten Ziffernblatt, sitzt jetzt in der Mitte – leicht asymmetrisch zwischen kleinem Voltmeter und großem Tachometer.

Zwar sind auch die Kontrollleuchten neu angeordnet, doch die Guzzi-Techniker müssen sich weiterhin sagen lassen, daß

die bunten Lämpchen ihre wichtige Aufgabe nach wie vor nur mangelhaft erfüllen. Auch die Bedienung der Schalter für Blinker, Licht und Hupe läßt – wie bei allen anderen Guzzi-Modellen auch – sehr zu wünschen übrig. Weil die einzelnen Knöpfe leicht miteinander verwechselt werden können, sorgt der Le Mans-Pilot ständig ungewollt für gefährliche Verwirrung bei anderen Verkehrsteilnehmern. Kein Mensch versteht, warum er beim Linksabbiegen das Licht an und ausknipst, anstatt zu blinken.

Eingehend haben sich die Stylisten in Mandello mit der Tank-Sitzbank-Kombination beschäftigt: Der Spritbehälter, der jetzt stolze 25 Liter (gegenüber 22,5 Liter der Le Mans II) faßt, wurde nicht nur mit reliefartigen Ausbuchtungen an den Flanken, sondern auch mit dem altehrwürdigen Wappentier von ▶



Oben: Die neue Cockpit-Verkleidung ist strömungsgünstiger gestaltet und hält den Fahrtwind vom Fahrer fast völlig ab. Links: Dominant steht der große Veglia-Drehzahlmesser im Cockpit.

Moto Guzzi, dem fliegenden Adler, verziert. Die Sitzbank verfügt über einen Heckbügel aus Plastik. Die Polsterung ist zwar immer noch knochenhart, doch wurde die Sitzfläche spürbar breiter. Wesentlich besseren Halt findet nun die Sozia, weil die Sitzbank nicht mehr steil nach hinten abfällt, sondern in einer etwa drei Zentimeter hohen Polsterkante endet.

Viel Geld haben die Italiener in die Verbesserung des betagten V-Zwei-Zylinders gesteckt. Das Motorgehäuse wurde kräftig verstärkt: Die Wandungen sind jetzt acht Millimeter stark – gegenüber knapp fünf Millimetern bisher. Zylinder, Zylinderköpfe und Zylinderkopfdeckel wurden völlig neu konstruiert. Die äußere Gestalt der großvolumigen Treibsätze wurde dem Erscheinungsbild der V35-/V50-Motoren angepaßt: eckige Kühlrippen und kantige Deckel anstelle der gewohnten, rundlichen Formen.

Auch im Inneren hat sich viel getan. Die nunmehr nigrasilbeschichteten Laufbüchsen sind 4,5 Millimeter dicker als bisher – Platz genug also, um den Hubraum des serienmäßig 844 Kubikzentimeter großen Triebwerks durch Aufbohren auf 1000 Kubikzentimeter zu erweitern.

Erfreulich auch, daß bei der neuen Le Mans die Kipphebelböcke nicht mehr aus Stahl, sondern aus Aluminium bestehen. Zylinder und Kipphebel-Mechanismus, jetzt aus ein und demselben Material hergestellt, können sich bei Erwärmung nicht mehr unterschiedlich ausdehnen – das früher in kurzen Abständen erforderliche Nachstellen der Ventile entfällt.

Ein zwei Zentimeter dicker Distanzring zwischen Motorgehäuse und Ölwanne vergrößert bei der Le Mans III das Kurbelhausvolumen. Mit dieser längst überfälligen Maßnahme wollen die Techniker einem zweiten Le Mans-Übel abhelfen: Bei Vollgas konnte es bislang vorkommen, daß größere Mengen Motoröl über die Motorentlüftung ins Freie getrieben wurden.

Zugeständnis an die verschärften Lärmschutzbestimmungen

der neuen EG-Norm, die am 1. Mai dieses Jahres in Kraft getreten ist: Die neu entwickelte Zweirohr-Auspuffanlage, die im Gegensatz zum mattschwarz eloxierten Röhrenwerk der alten Le Mans hochglanzverchromt ist. Doppelwandige Krümmer und voluminöse Töpfe mit verbesserten Schalldämpfern sollen den Motorlärm auf umweltfreundliche 86 dB(A) begrenzen. Die Le Mans II machte bei Vollgas durch satte 95 dB(A) auf sich aufmerksam.

Ob es den Guzzi-Technikern allerdings gelungen ist, die Le Mans tatsächlich so leise zu machen, daß der TÜV nun gar nichts mehr einzuwenden hat, müssen erst genaue Messungen in Deutschland ergeben. Unsere Testmaschine gab trotz aufwendiger Schalldämpfung bereits im Stand sonore Töne von sich – sie schien kaum leiser als eine zum Vergleich herangezogene Moto Guzzi Le Mans II.

Spürbar reduziert werden konnte dagegen das Ansaugeräusch: Während die Vorläufermodelle über offene Ansaugtrichter mit Atemluft versorgt wurden, reguliert bei der Le Mans III eine unter der Sitzbank installierte Luftfilteranlage mit integriertem Ausgleichssystem die Luftzufuhr. Das satte Schlürfen, das ehemals beim Gasgeben zu vernehmen war, gehört damit der Vergangenheit an – zumindest solange niemand auf die Idee kommt, den Luftfilterkasten abzuklemmen.

Daß die Maßnahmen zur Geräuschdämpfung der Leistung geschadet hätten, kann man nicht behaupten. Im Gegenteil: Die Le Mans III erzeugt mit 76 PS (56 kW) zwei Pferdestärken mehr als das alte Modell. Wesentliche Ursache für die Leistungssteigerung: Mit der Überarbeitung der Zylinderköpfe ging eine Erhöhung der Verdichtung von 9,8:1 auf 10,2:1 einher.

Erreicht wird die Höchstleistung exakt bei 7700 Umdrehungen je Minute – das ist der gleiche Wert, der auch bei der Le Mans II zu verzeichnen war. Das maximale Drehmoment von 74,5 Nm (7,6 mkp) steht jetzt freilich schon bei 6200 Touren zur Verfügung – 300 Umdrehungen eher als bei der Vorläuferin. Die brachte es bei deutlich höherer Drehzahl nur auf ein Drehmoment von 72,8 Nm (7,42 mkp).

An den Vergasern hat sich nichts Wesentliches geändert: Nach wie vor sind zwei Dell'Orto PHF 36 für die Gemischauflbereitung zuständig. Der Choke sitzt tief unten hinter dem Fuß des linken Zylinders.

Daß die Feinarbeit am Motor nicht umsonst war, zeigt sich im Fahrbetrieb. Der bullige Kurzhuber nimmt deutlich williger Gas an als vor der Kur, reagiert spontan auf die Drehbewegungen am Gasgriff.

Auch vor hohen Drehzahlen braucht man trotz der antiquierten Ventilsteuerung über kettengetriebene, untenliegende Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel keinen Respekt zu haben: Das aufgefrischte Guzzi-Triebwerk gibt sich im Bereich zwischen 6000 und 8000 Touren fast so drehfreudig wie ein japanischer Vierzylinder. Dann geht das hämmernde Stakkato der beiden Kolben in einen rasenden Trommelwirbel über, steht Leistung im Überfluß zur Verfügung, nehmen die konstruktionsbedingten Vibrationen bis auf ein erträgliches Maß ab.

Das heißt aber nicht, daß es keinen Spaß machen würde, die Le Mans III in etwas gemächlicherer Gangart zu bewegen: Im Drehzahlbereich zwischen 3000 und 5000 Touren kommen die Eigenschaften zur Geltung, die gemeinhin unter dem Stichwort „Dampfhammer-Charakteristik“ zusammengefaßt werden – Leistung Schlag auf Schlag also, nicht Leistung am Stück. Die Le Mans III, und das ist nicht übertrieben, bewegt sich noch bei 2000 Touren mit Anstand von der Stelle. Freilich fühlt man sich dann buchstäblich von jeder ein- ▶

mo 9/81		Technische Daten der Moto Guzzi Le Mans III	
Motorenbauart		Fahrtwindgekühlter Zweizylinder-Viertakt-90 Grad V-Motor	
Steuerung		Zwei Ventile pro Zylinder über eine untenliegende, kettengetriebene Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel betätigt	
BohrungxHub		83 mmx78 mm	
Hubraum		844 cm ³	
Verdichtung		10,2	
Nennleistung		56 kW (76 PS) bei 7700/min	
Maximales Drehmoment		76 Nm (7,6 mkp) bei 6200/min	
Vergaser		Zwei Dell'Orto Rundschiebervergaser Ø 36 mm	
Elektrische Anlage		Kontaktgesteuerte Batteriezündanlage, 12 V	
Kraftübertragung		Primärtrieb über Zahnrad 1,235 (Z 21/17)	
		Zweischleiben-Trockenkupplung	
		Klauengeschaltetes Fünfganggetriebe 2,0; 1,39; 1,05; 0,87; 0,75	
		Sekundärtrieb über Kardanwelle 4,714 (Z 33/7)	
Fahrwerk		Doppelschleifen-Rohrrahmen mit abnehmbaren Unterzügen, luftunterstützte Teleskopfedergabel, hinten luftunterstützte, hydraulisch gedämpfte, dreifach verstellbare Federbeine	
Gesamtlänge		2190 mm	
Radstand		1485 mm	
Nachlaufwinkel		62 Grad	
Nachlauf		110 mm	
Federweg vorn/hinten		140 mm/80 mm	
Lenkerhöhe		860 mm	
Lenkerbreite		580 mm	
Sitzbankhöhe		720 mm	
Sitzbanklänge		715 mm	
Fußrastenlänge		320 mm	
Bodenfreiheit		170 mm	
Bremse vorn/hinten		Guzzi-Integral-Bremssystem, hintere und linke vordere Scheibe über Fußbremshebel betätigt, gelochte Scheiben, Ø vorn 300 mm, hinten 242 mm	
Bereifung vorn/hinten		Rechte vordere Bremsscheibe über Handhebel betätigt	
		Leichtmetall-Niederdruckguss-Räder	
		4.10 V 18, 4.25/85 VB 18	
Gewicht, vollgetankt mit Werkzeug und Öl		246 kg	
Zulässiges Gesamtgewicht		430 kg	
Tankinhalt		25 Liter	
Hersteller		Moto Guzzi, S.E.I.M.M., Mandello del Lario, Italien	
Importeur:		BRD: Deutsche Motobécane GmbH, Aachener Straße 23, 4800 Bielefeld 14	
		A: Fa. Rainer, Sechskringelstraße 2, 1010 Wien	
		CH: S.I.D. Moto Guzzi S.A., 1950 Sitten	
Preis		11 920 Mark	

zelen Zündung in den Hintern getreten.

Wer, anstatt ballend durch die Gegend zu zuckeln, lieber die Gänge ausfährt, muß hingegen aufpassen, daß er den Guzzi-Motor nicht überdreht: Mehr als 8000 Umdrehungen sind dem Motor auf die Dauer nicht böhmisch.

Was die Höchstgeschwindigkeit betrifft, lassen sich je nach Sitzposition Maximal-Werte zwischen 201 und 209 Stundenkilometer erzielen, wahrhaftig genug in einer Zeit, in der der Liter Superbenzin mit 1,50 Mark bezahlt werden muß. Bei Vollgas schluckt die Le Mans mehr als zehn dieser Maßeinheiten – macht 15 Mark auf 100 Kilometer, 180 Mark für die Strecke Köln–München und zurück. Es mag jeglicher Raserei entgegenwirken, daß der Tacho des feuerroten Spielmobils so ungenau geht: Bei einer effektiven Geschwindigkeit von 84 km/h glaubt der Fahrer, er sei schon 100 Sachen schnell, und fährt er mit 171 km/h dahin, macht das Instrument ihm weis, er habe die 200-Stundenkilometer-Marke bereits überschritten.

Beim täglichen Gebrauch zeigen sich trotz aller Vorzüge rasch Licht und Schatten. Vor allem im Stadtverkehr und beim langsamen Passieren hakeliger Spitzkehren erweist sich der ungewöhnlich lange Radstand von 1490 mm als hinderlich. Diese Maschine fühlt sich auf schnellen Geraden und in langgezogenen Kurven am wohlsten – dort können ihr auch Spurrillen und tiefe Fugen nicht viel anhaben.

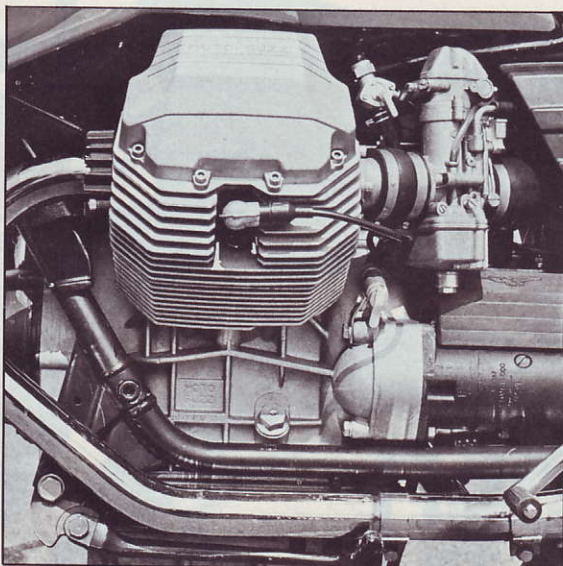
Es hat eine Menge guter Gründe, daß die Le Mans III selbst auf holperigen Marterstrecken nicht wankt und zittert. Der unverändert vom Vorläufermodell übernommene Chrom-Molybdän-Doppelrohrrahmen besteht aus stabilen Dreiecksverbänden, die dem Fahrzeuggückgrat eine hohe Verwindungsfestigkeit verleihen. Zur Fahrstabilität trägt auch der Umstand bei, daß die Breite der Telegabel um 15 Millimeter reduziert wurde. Damit hat die Le Mans III wieder den gleichen Vorderbau, den die für ihre überragenden Fahrgeigen-

schaften berühmte Le Mans I aufzuweisen hatte.

Vorbildlich auch die Art und Weise, wie bei der Le Mans III für gleichmäßigen Arbeitsdruck in den luftdruckunterstützten Gabelholmen und in den neuerdings ebenfalls pneumatisch verstärkten Federbeinen gesorgt wird: Je zwei Luftdruckkammern sind miteinander durch Ausgleichsleitungen verbunden. Das hat zudem den Vorteil, daß die benötigte Druckluft nicht über vier einzelne Ventile, son-

Fortschrittlich und sicher: das von Guzzi seit vielen Jahren exklusiv verwendete Integralbremsssystem. Mit dem Fußbremshebel wird über einen zentralen Bremszylinder und ein spezielles Druckregelventil gleichzeitig auf die Hinterradbremse und die linke Vorderradbremsscheibe eingewirkt. Dabei wird die erforderliche Bremskraft automatisch im richtigen Verhältnis auf Vorder- und Hinterrad verteilt. Die Handbremse wirkt nur auf die rechte Vorder-

renkräfte aufwenden, um sie aufzubocken: Der Mittelständer ist so ungünstig angeordnet, daß die notwendigen Hebelkräfte einfach nicht zur Verfügung stehen. Das war schon so bei der Le Mans I, das war nicht anders bei der Le Mans II. Wahrscheinlich hat die Plackerei beim Aufprotzen ihren tieferen Sinn: Nur wer seine Le Mans mit bloßen Händen hochheben kann, soll auch würdig sein, sie zu fahren. Vor dem Fahrgegnuß muß der Pilot allerdings noch eine Hürde ganz



Neue, eckige Rippenform von Zylinder und Kopf



Von links nach rechts: Guzzi Le Mans I, II und III

dem zentral zugeführt werden kann.

Für optimale Bodenhaftung vor allem im Hochgeschwindigkeitsbereich garantieren die seriemäßig aufgezeichneten Pirelli-Phantom-Reifen mit den Dimensionen 100/90 V 18 vorn und 120/90 V 18 hinten. Der von Guzzi zu einer zufriedenstellenden Reife gebrachte Kardantrieb macht nur bei extremen Lastwechseln auf sich aufmerksam, dies aber sehr zahm.

radbremsscheibe. Ein Überbremsen des Hinterrades ist auf trockenem Untergrund nahezu unmöglich. Unsere Testmaschine benötigte nur 39,8 Meter, um aus einer Geschwindigkeit von 100 km/h zum Stillstand zu kommen. Eine Honda CB 1100 R braucht zehn Meter mehr. Dazu läßt sich die Bremse gut dosieren und funktioniert auch bei Nässe gut.

Wer die Le Mans zum Stehen gebracht hat, muß allerdings Bä-

anderer Art überwinden – den Preis in Höhe von 11920 Mark inklusive Mehrwertsteuer und Nebenkosten. Und weil die Zahl der Kunden, die eine Super-Guzzi haben wollen, größer ist als die Zahl der Maschinen, die der Importeur in Italien loseisen kann, ist die Aussicht auf nennenswerte Rabatte gering. Einziger Trost: Die neue Le Mans III ist wenigstens nicht teurer als das alte Modell.

Hans J. Schneider

mo 9/81

Die Meßdaten der Moto Guzzi Le Mans III

Leistungsangaben

Leistung	56 kW (76 PS) bei 7700/min
Maximales Drehmoment	76 Nm (7,6 mkg) bei 6200/min

Beschleunigung

0 bis 50 km/h in	2,6 s
0 bis 80 km/h in	4,9 s
0 bis 100 km/h in	6,7 s
0 bis 130 km/h in	10,3 s
0 bis 150 km/h in	14,4 s
0 bis 180 km/h in	23,5 s
400 Meter in	14,7 s
1000 Meter in	27,6 s

Höchstgeschwindigkeit

sitzender Fahrer	201 km/h bei 7140/min
liegender Fahrer	209 km/h bei 7460/min

Tachoganggenauigkeit

Anzeige	Effektive Geschwindigkeit
50 km/h	43 km/h
80 km/h	67 km/h
100 km/h	84 km/h
130 km/h	118 km/h
150 km/h	129 km/h
180 km/h	152 km/h
200 km/h	171 km/h

Bremsleistung

Geschwindigkeit	Zeit	Weg
aus 50 km/h in	1,6 s	12,5 m
aus 100 km/h in	3,2 s	39,8 m
aus 150 km/h in	4,5 s	88,7 m