



## MOTORRAD IM BLICKPUNKT

# Avanti

Zehn Jahre Moto Guzzi Le Mans:  
Rückblick

Le Mans ist eine Rennstrecke, die Geschichte gemacht hat. Geschichte machen auch die italienischen Sportmotorräder mit diversen Namen. MOTORRAD hat sie aufgeschrieben und das neueste Modell getestet.

Sechzig Männern klopft das Herz bis zum Hals. Sie starren alle auf den Rennleiter, der das 24-Stunden-Rennen von Le Mans in wenigen Sekunden freigibt. Vittorio Brambilla verpaßt vor lauter Aufregung fast den Start, kommt dann aber doch sehr schnell in Gang und brummt als einer der ersten Fahrer mit seiner Moto Guzzi V7 die Dunlop-Gerade hinauf.



Lino Tonti, der Konstruktionsschef, ist noch erregter als sein sechsköpfiges Fahrerteam, das mit drei Maschinen gestartet ist. Nervös schreitet er vor der Box auf und ab.

Dann entspannt sich sein Gesicht. Die drei champagnerfarbenen Werksrenner liegen nach der ersten Runde im Führungspulk. Der Bol d'Or von Le

Mans 1971 wurde zur Stunde Null für eine neue Sportmaschinenengeneration der Italiener – die Le Mans-Serie.

Kurz vor Produktionsbeginn im Herbst 1975 erinnern sich die Moto Guzzi-Chefs an die Überraschungserfolge ihrer Le Mans-Fahrer. Brambilla war zwar gestürzt. Aber trotz einer verbogenen Stößelstange be-

legte er noch den dritten Platz. Mehr als die Hälfte der Distanz sahen Brambilla und Mandracci wie die Sieger aus. Die Nachfolgerin der V7 Sport und V 750 S erhält daraufhin den Namen der französischen Rennstrecke.

Schon 1969 absolvierten die ersten V7-Serienmaschinen bei MOTORRAD eine 24 Stun-

den dauernde Zerreißprobe. Am Samstag, 27. September, starten ein V7-Gespann und zwei V7-Solomaschinen auf die 2332 Kilometer lange Strecke Hamburg–Wien und zurück. Die Fahrer beschweren sich zwar über ihr schmerzhaftes Hinterteil, doch die drei Maschinen halten tapfer durch. Hugo Schmitz zum Beispiel schafft mit seiner Beifahrerin ▶



## Zehn Jahre Moto Guzzi Le Mans: Rückblick

Jeannie das beachtliche Durchschnittstempo von 131 km/h.

Heute, rund 13 Jahre später, versieht genau jenes Motorrad von Marathon-Mann Schmitz bei Redakteur Michl Koch aus Stuttgart immer noch seinen Dienst – brav und zuverlässig. Inzwischen hat die gute alte V7 über 140 000 Kilometer auf dem Buckel. Kochs trockener Kommentar: „Außer Spesen nichts gewesen.“

Exakt zwei Monate vor dem Hamburg–Wien-Dauerlauf war Chefkonstrukteur Lino Tonti schon auf dem Rennkurs von Monza mit zwei nahezu serienmäßigen V7 auf Rekordjagd gegangen. Die drei Piloten, Remo Venturi, Vittorio Brambilla und der Bergspezialist Angelo Teconi, pulverisierten zu-

sammen insgesamt vier Rekorde.

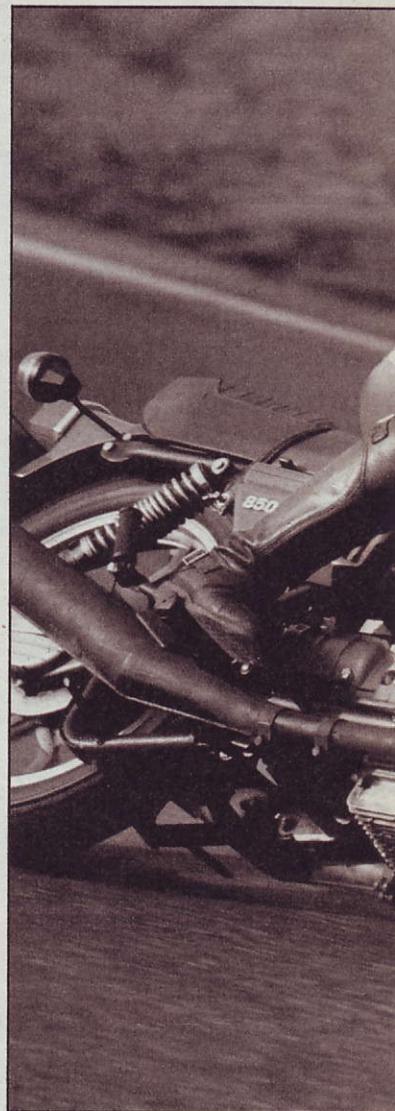
Diese Erfolge beflügelten Tonti so sehr, daß er unermüdlich an der Weiterentwicklung der V7 arbeitete. Gerade zwei Jahre zuvor, 1967, hatte ihn die Firmenleitung als Nachfolger des bekannten Ingenieurs und Designers Giulio Cesare Caracano nach Mandello am Comer See geholt. Tonti trat damals ein schweres Erbe an. Man hatte ihn quasi als Retter in der Not eingestellt, als der gesamte Konzern von finanziellen Problemen geschüttelt wurde.

Im Frühjahr 1970 wurde seinem Vorhaben, ein neues Fahrwerk zu konstruieren, endlich grünes Licht erteilt. Als Designer und Aerodynamikspezialist störte ihn die große Bauhöhe des V-Zweizylinders. Deshalb wurde auch die Lichtmaschine, die ursprünglich zwischen den Zylindern lag, auf den vorderen Kurbelzapfen verlegt. In haarfeiner Fein- und Modellierarbeit gelang es ihm jedoch, ein extrem niedriges Fahrwerk um den Motor herumzubauen. Das Ergebnis bekamen die Käufer ein Jahr später in Form der bildschönen V7 Sport zu Gesicht. Sie stahl sogar den Renommiermaschinen von MV Agusta die Schau.

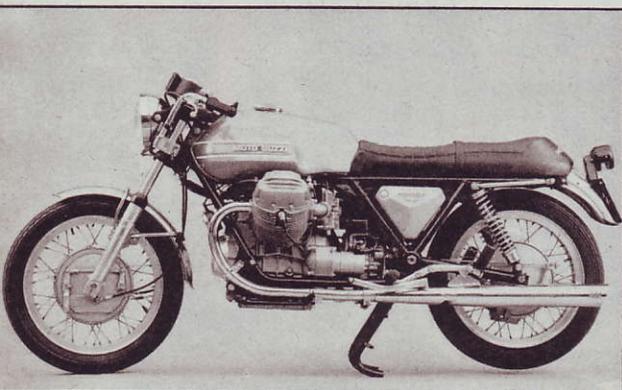
Tonti behielt bis zu diesem Augenblick alle Zügel in der Hand und kümmerte sich um jedes Detail. Als die ersten Testfahrten mit der Neuen fällig waren, streifte er selbst sein Leder über und gab kräftig Gas. Bei einer dieser Gelegenheiten übersah er einen Ölfleck, stürzte und brach sich ein Bein. Am nächsten Tag arbeitete er an der V7 Sport weiter.

Neben Zähigkeit darf man Tonti auch ein gerüttelt Maß an Weitblick attestieren. Er dachte beispielsweise schon am Zeichenbrett an eine schnelle, unkomplizierte Motorenmontage. Deshalb sind ihm auch heute noch ganze Heerscharen von Moto Guzzi-Mechanikern in aller Welt für den abschraubbaren linken Unterzug dankbar, wenn der Motor oder das Getriebe aus dem Rahmen muß.

Welch ein pedantischer Perfektionist Tonti war, wird jedoch erst nach dem Aufklappen der Sitzbank klar. Zur hellen Freude des Fahrers leuchtet dort ein Lämpchen auf, falls in der Hitze des Gefechts mal eine Sicherung durchgebrannt ist. So verwundert es auch nicht, daß Ernst Leverkus, besser bekannt unter seinem Spitznamen Klacks, in einem Test von MOTORRAD 25/1971 Lobes-

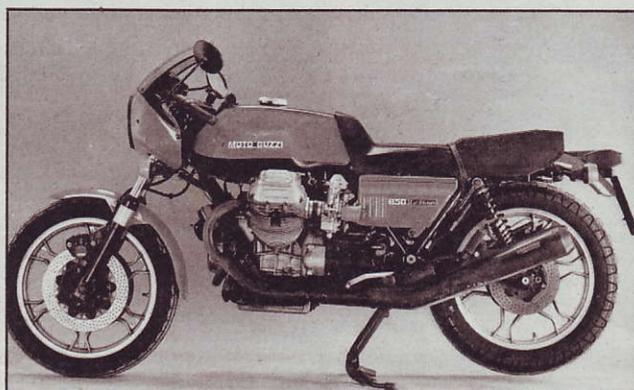


Begehrter denn je: Der harte



Die V7 Sport gilt als klassischer Vorläufer der späteren Le Mans-Baureihe. Nach der V7 und der V7 Spezial ergänzte die Sport die Tourenpalette von Moto Guzzi. Das 70 PS starke Motorrad mit Speichenrädern und Trommelbremsen wurde 280mal in Deutschland verkauft. Damaliger Preis: rund 8000 Mark.

## 1972

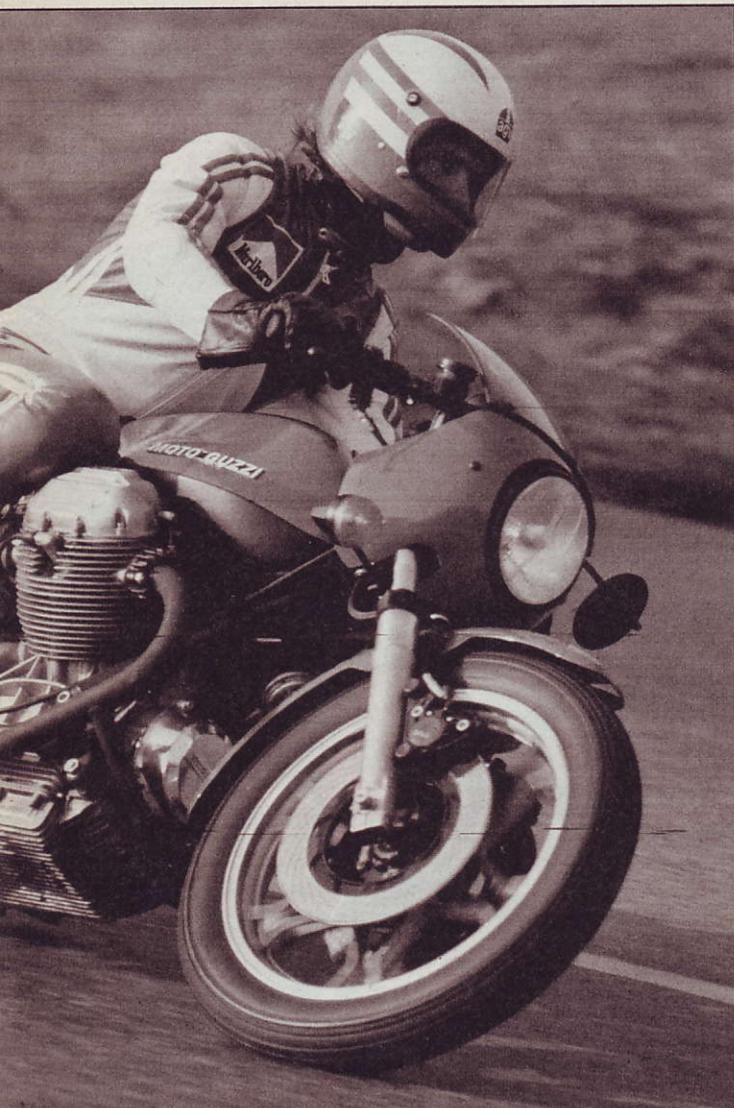


Knapp fünf Jahre nach den Überraschungserfolgen beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans kommt die erste Sportmaschine mit 850 cm<sup>3</sup> und einer Leistung von 70 PS auf den Markt. Genau 1137mal wurde die Ur-Le Mans verkauft und kostete schon stolze 10 560 Mark. Ihr Motor ist eine Variante des Tourenmodells T 3.

## 1976



Viele Moto Guzzi-Anhänger waren von der Le Mans II enttäuscht. Kritisiert wurde vor allem die zweiteilige Verkleidung, bei der das Oberteil mitschwenkte, sowie Fahrwerkschwächen im oberen Geschwindigkeitsbereich. Trotzdem verkaufte sich das 204 km/h schnelle Motorrad in zwei Jahren 1366mal.



hymnen auf die Sport sang. Besonders angetan hatte es ihm der „Schwanenhalslenker“, der sich in zig verschiedene Einstellungen bringen ließ.

Lino Tonti scheint überhaupt der einzige zu sein, der in den Anfang der sechziger Jahre wegen hoher Verschuldung verstaatlichten Betrieb neue Ideen einbrachte. Doch Tonti war es immer gleichgültig, bei wem er seine Brötchen verdiente. Hauptsache, er konnte seine oft revolutionären Ideen in die Tat umsetzen. Davor hatte er dies auch schon bei Biachi getan und mit seinem Eigenbau, der 500er-Grand Prix-Rennmaschine Linto, sogar den ultraschnellen MV eingeheizt.

Doch ab 1973 kommt frischer Wind in die Firma Guzzi. Alessandro de Tomaso, früher selbst Rennfahrer, kauft Guzzi kurzentschlossen auf. Die Firma kommt in prominente Gesellschaft. Der Multimillionär nennt bis dahin schon Benelli, Innocenti und Maserati sein eigen.

1975 geht mit der S3 die vorläufig letzte 750er vom Band. Zwischenzeitlich laufen nämlich im Versuch längst die produktionsreifen Prototypen der Le Mans. Sie sind durchweg

mit einem 850er-Motor ausgerüstet und haben schon das für die S3 erstmals vorgestellte Integralbremssystem.

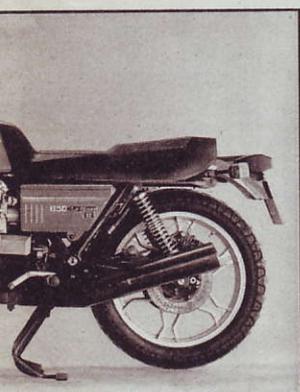
Während das neue Modell auf der Messe seine Weltpremiere erlebt, erinnern sich ein paar Eingeweihte an 1972. Damals hatte Tonti einer kleinen Jury des „Premio Varese“ einen Prototyp vorgestellt, der schon damals Le Mans hieß, über ein Integralbremssystem und einen 850er-Motor verfügte.

Mit der Le Mans stieg bei Moto Guzzi ein neuer Stern in den Zweiradhimmel. Allein in Deutschland erreichte die erste Le Mans gleich auf Anhieb den vierfachen Verkaufserfolg der V7 Sport.

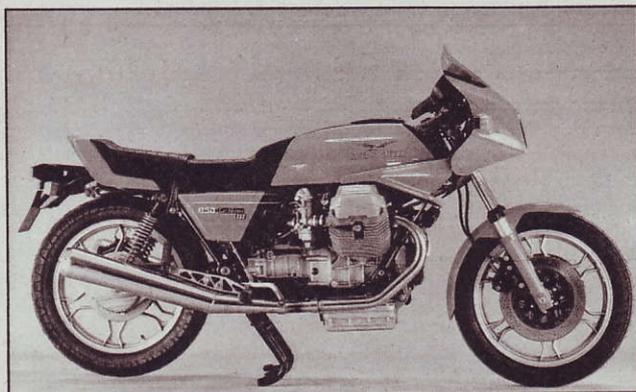
Doch im harten Alltagsbetrieb zeigten sich auch erste Kinderkrankheiten. Ärger machte vor allen Dingen die Lichtmaschine, die bei einigen Exemplaren für den Zusammenbruch der Stromversorgung verantwortlich war. Abhilfe sollten die Belüftungsschlitze am Lichtmaschinendeckel für die 1978 auf der IFMA in Dienst gestellte Le Mans II bringen. Doch auch beim neuen Typ kam es nach schnellen Autobahnfahrten gelegentlich noch zu Rotorschäden. Die Le Mans II kam jedoch ▶

Kern der Guzzi-Ahänger schwört auf die Ur-Le Mans

Fotos: gadi Herzog; Archiv: Layout: Clemens

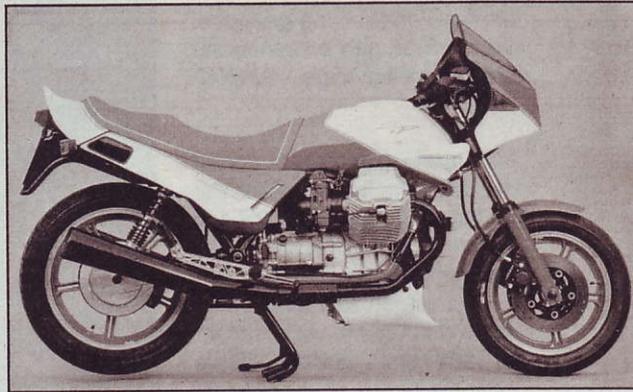


**1978**



**1981**

Die Le Mans III traf den Käufergeschmack weit besser als ihre Vorgängerin. Die geschrumpfte Verkleidung stellte den rustikalen V-Zweizylinder wieder in den Mittelpunkt. Bis heute blieb die 76 PS starke Le Mans III mit 2504 Exemplaren in Deutschland der Bestseller unter den Moto Guzzi.



**1985**

Im Frühjahr 1985 werden die ersten von bisher 540 Le Mans IV-Typen zugelassen. Die hervorstechendste Änderung stellt das 16-Zoll-Vorderrad dar. Der Motor leistet jetzt 81 PS. Bei Tests offenbaren sich jedoch Fahrwerkschwächen. Für die Saison 1986 kommt daher eine überarbeitete Version (siehe Test Seite 11).



## Zehn Jahre Moto Guzzi Le Mans: Rückblick

hauptsächlich wegen ihrer ausladenden Verkleidung und dem empfindlichen Fahrwerk in Verruf.

Recht großen Zuspruch fand dagegen eine Sonderserie, die Le Mans 1000 mit 82 PS für 15 500 Mark, die der Tuner Guilio Agostini für Moto Guzzi baute. Auch sie hatte eine luftunterstützte Telegabel und per Luft vorgespannte Federbeine.

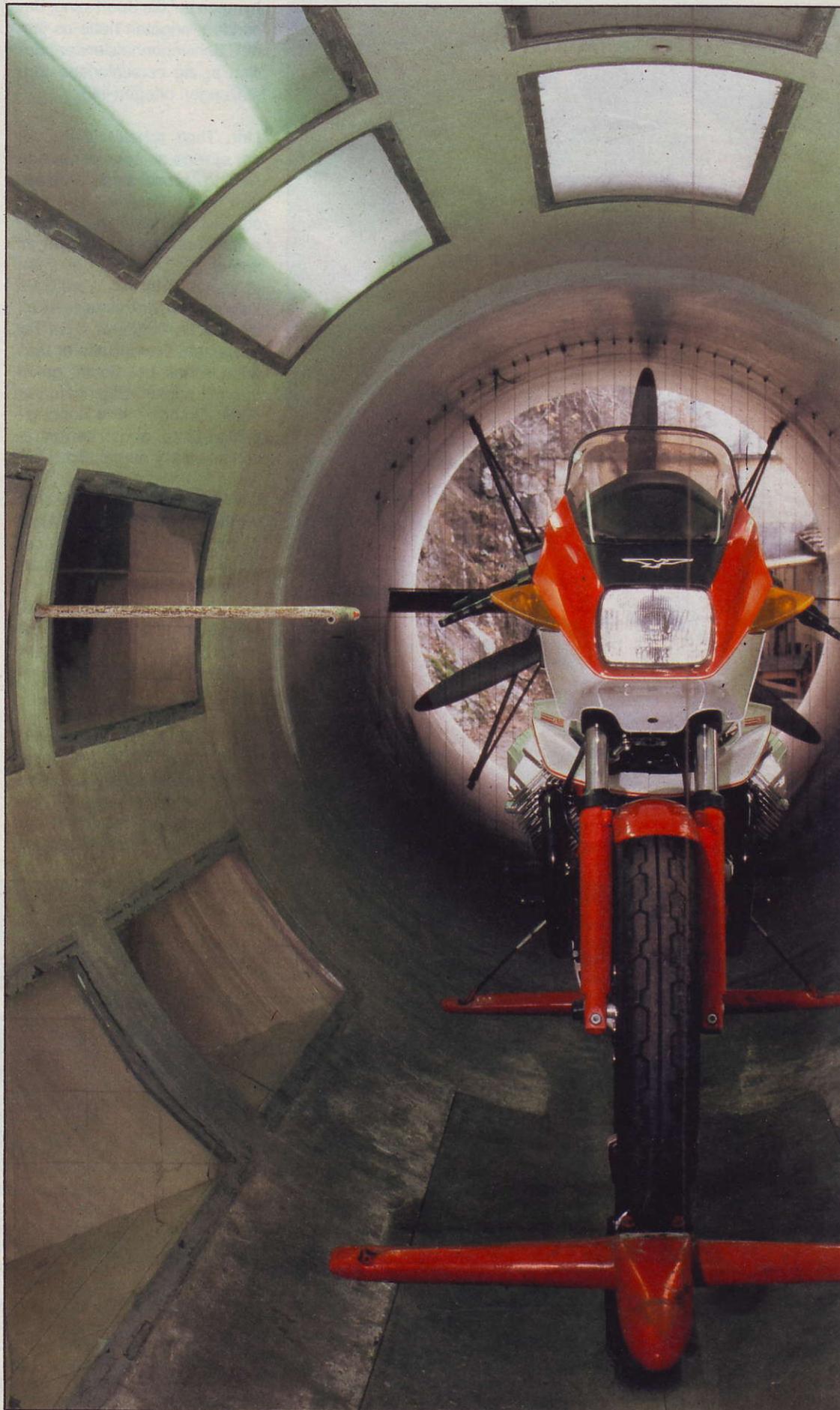
Als 1981 dann die Le Mans III ausgeliefert wurde, herrschte wieder Freude im Guzzi-Lager. Immerhin leistete der Motor 76 PS, die Gabelbrücken waren wieder auf dem Stand der ersten Le Mans, und die Front glich wieder dem ersten Modell.

Zur gleichen Zeit wurden am Comer See aber auch die Konsequenzen aus der Kritik an der Verarbeitung gezogen. Von nun an gab es serienmäßig doppelwandige Auspuffkrümmer.

Für Furore sorgte kurz darauf der deutsche Importeur mit der Le Mans III. Stolze 95 PS aus einem Liter Hubraum beschleunigten die DMB in nur 3,8 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h und verhalfen ihr zu 222 km/h Spitze. Heute zählt sie schon zu den Raritäten, da nur eine Sonderserie mit 80 Stück gebaut wurde. Der kühne Vorstoß überzeugte auch die Italiener vom 1000er-Motor.

1985 war es dann endlich soweit – die Le Mans IV war fertig. Für den Jahrgang 1986 wurde sie nochmals überarbeitet.

*T. Aichele/H. Rebholz*



# Zeitmaschine

In dieser Saison feiert die Moto Guzzi Le Mans ihren zehnten Geburtstag. Seit 1976 wurde sie nur dreimal verändert. Das spricht für hohe Modellkonstanz und Pflege im Detail. Ein Test klärt, ob die Neue die Reifeprüfung besteht.

**F**ür Carlo Guzzi, den jungen Flugzeugmechaniker, hat sich die Frage: „Was ist schöner – fliegen oder motorradfahren?“ nie gestellt. Schon während seiner Lehrzeit in den Hangars der italienischen Luftwaffe träumte er seinen Traum von selbstgebaute Motorrädern. Der Firmengründer von 1921 ist längst tot. Doch seine Ideen und Motorräder leben weiter.

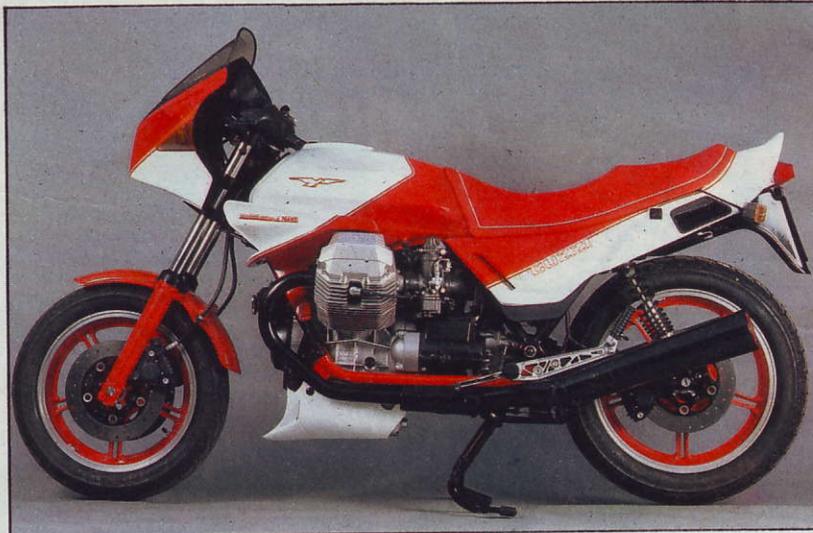
Was ist das Geheimnis, das eine Moto Guzzi so attraktiv macht? Da fallen zuerst die rassige, italienische Linienfüh-

das Musik – für einen Außenstehenden immerhin noch ein bemerkenswerter Sound.

Die im vergangenen Jahr neu vorgestellte 1000 Le Mans IV wurde wegen herber Kritik am Fahrwerk kräftig überarbeitet. Der Jahrgang 1986 soll keine der Schwächen des 1985er Modells mehr haben.

Die Änderungen im Telegammstil:

● Neue Gabelbrücken verkürzten den Radstand von 1514 auf 1485 Millimeter



**30 Jahre alter Windkanal: In dieser Röhre wird die Verkleidung der neuesten Le Mans getestet**

zung auf und die schräg aus dem Motorblock ragenden, wuchtigen Zylinder. Anschauen macht Appetit.

Doch der richtige Hunger kommt beim Fahren. Dann, wenn die beiden 88 Millimeter großen Kolben je eine halbe Handspanne weit auf und ab sausen. Für Guzzi-Freunde ist

- Der Nachlauf wuchs von 98 auf 106 Millimeter
- Neue Dämpferelemente für die Telegabel
- Schwimmend gelagerter Gabelstabilisator
- Breitere Stummelkerker mit Lenkergewichten
- Umstellung von Pirelli Phantom- auf Pirelli MP7-Reifen



## Moto Guzzi Le Mans IV: Test

denen Lackierungen geben: in Rot-Weiß, wie abgebildet, und im traditionsreichen Rot italienischer Rennmaschinen.

Gleich zu Beginn des Tests wurde die Le Mans hart gefordert. Sie wurde zunächst zur obligaten Leistungsmessung auf den Rollenprüfstand gespannt. Mit 77 PS bei 7400/min stellte sie erneut unter Beweis, daß sie den stärksten serien-

mäßigen stoßstangengesteuerten Motorradmotor der Welt hat. Und an Laufkultur hat er durch das Aufbohren eher noch dazugewonnen.

So zeigte sich bei den Meßfahrten in Hockenheim der V-Zweizylinder von seiner Sonnenseite. Mit liegendem Fahrer brauste die schlanke Maschine mit 214 km/h durch die Lichtschranke.

Mit japanischen Motoren läßt sich der Zweizylinder aus Mandello trotzdem nicht vergleichen. Dazu ist seine Charakteristik viel zu eigenständig und urwüchsig italienisch. Das fällt schon beim Kaltstart auf. Doch dafür muß erst einmal der Hebel der Startanreicherung unterhalb des linken 40er-Dellorto-Vergasers ausgeklappt werden. Schon beim ersten Knopfdruck weckt der rund ein PS starke Anlasser den luftgekühlten Zweizylinder. Während der ersten Minute und beim Einkuppeln verlangt der noch kalte Motor nach gefühlvoller Gas- und Kupplungshand. Sonst kann es passieren, daß er mit einem tiefen Stoßseufzer abstirbt.

Da es der Tausender keineswegs an Drehmoment mangelt – bei 6200 Touren sind es 84 Newtonmeter –, kann man auch im fünften Gang durch die Stadt bummeln. Bei dieser Drehzahl ist spontanes Gas-aufreißen nicht ratsam. Dafür wären die Dellortos mit Beschleunigerpumpen, die jeweils 474 cm<sup>3</sup> große Hubräume zu füttern haben, überfordert. Wer den moosgummigepolsterten Gasgriff jedoch weich aufzieht, wird mit makellosem Durchzug belohnt.

Seltsamerweise gibt sich der 1000er-V-Motor im Drehzahlbereich zwischen 4000 und 6000/min etwas zäh. Doch darüber legt er sehr beeindruckend los. Die mechanischen Geräusche des Stoßstangenventiltriebs halten sich dabei angenehm zurück.

Trotz des längeren Nachlaufs benimmt sich die Neue in der Stadt deutlich handlicher als das Modell 1985. Doch das liegt sicherlich nicht nur am kürzeren Radstand. Beteiligt sind hier ganz zweifelsohne auch die neuen Pirelli-Reifen in den Größen 120/80 VR 16 vorn und 130/80 VR 18 hinten. Ihre Kontur ist runder und hat weniger zerfurchte Profilstege. Trotzdem hat die Le Mans bei Unebenheiten immer noch Eigenleben in der Lenkung. Hinzu kommt, daß sowohl die neue

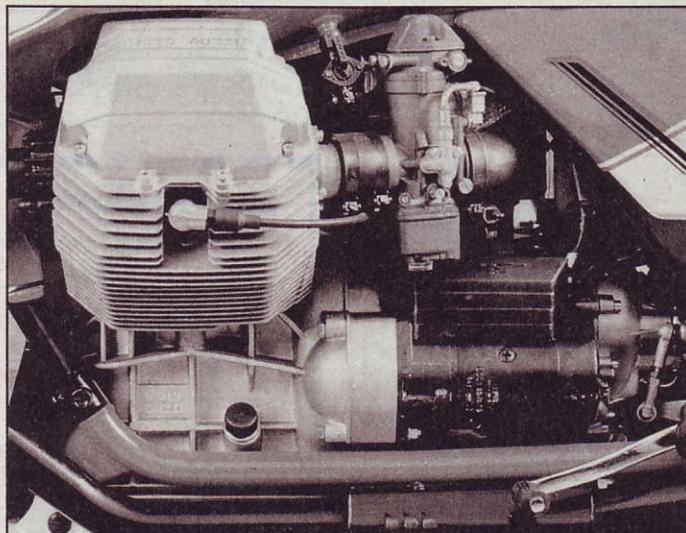


**Flott unterwegs: in Kurven ohne Wellen kein Problem**

- Verbesserte Lackqualität und hochwertigere Verchromung der Auspuffanlage
- Reißunempfindlicher Kunststoff für den Motorspoiler
- Verbesserte Abdichtung des Voltmeters gegen Wasser
- Warnblinkanlage und Leuchtweitenregulierung.

Das 16-Zoll-Vorderrad hat Moto Guzzi beibehalten. Und auch der Motor mit 949 cm<sup>3</sup> soll für die nahe Zukunft bleiben, wie er ist. In der Summe ein schönes Verbesserungspaket zum zehnten Geburtstag.

Als zusätzliches Bonbon wird es die Neue in zwei verschie-



**Robust: Stoßstangenmotor für hohe Drehzahlen**

Fotos: gadi; Layout: Clemens



## Moto Guzzi Le Mans IV: Test

Telegabel als auch die weich gestellten Koni-Federbeine nicht feinfühlig genug ansprechen. Das bekommt der Fahrer besonders in welligen Kurven zu spüren. Dann beginnt die Guzzi auch mal zu hüpfen. Besondere Vorsicht ist bei Regen gefordert, weil die Reifen bei Nässe nicht gerade mit sicherer Haftung glänzen.

Erst einmal dem Asphalt-dschungel der Stadt entronnen, tut sich ein weites Spielfeld auf – die Landstraße. Jetzt wird jeder Gang durchbeschleunigt. Aber Vorsicht in Kurven: Was schon beim Gasgeben im Stand zu spüren ist, beeinflusst auch die Richtungsstabilität nachhaltig. Die großen Schwungmassen versuchen bei schnellen Drehzahländerungen vor allem beim Schalten – das Motorrad zur Seite zu kippen.

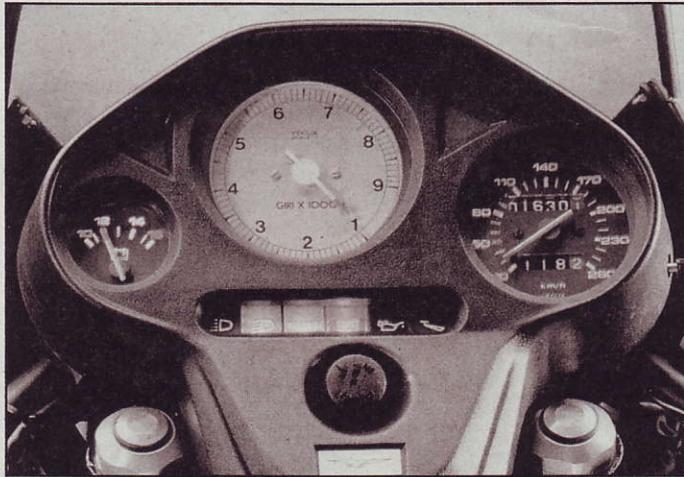
Lastwechselprobleme sind in Kurven mit topfebenen Belägen nicht weiter störend. Doch sobald Stöße ins Fahrwerk eingeleitet werden, beginnt das Heck der Le Mans leicht zu pendeln. Bei derben Stößen muß der Fahrer sogar eine leichte Aufstellneigung korrigieren.

Sehr neutral verhält sich die Le Mans IV dagegen beim Bremsen in Schräglage. Entgegen den Erfahrungen mit diversen japanischen 16/18-Zoll-Fahrwerken richtet sich die Guzzi beim Bremsen mit dem Fußbremshebel kaum auf. Wird jedoch außer der Integralbremse gleichzeitig die zweite, vordere Scheibe hinzugenommen, muß der Fahrer korrigierend eingreifen.

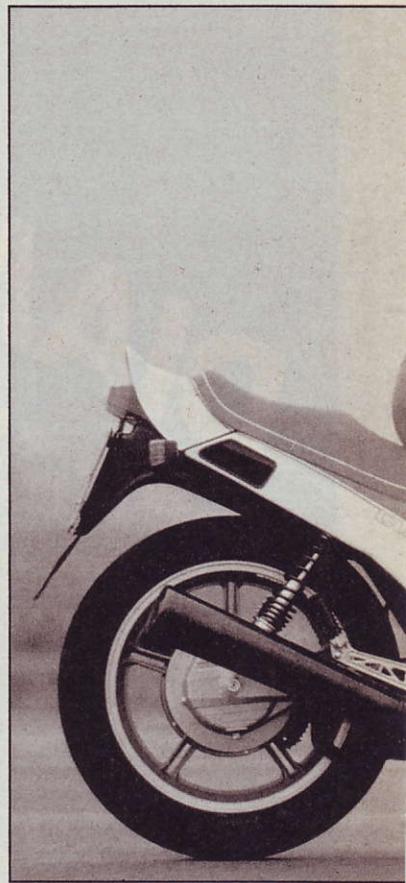
Im Normalfall reicht es vollkommen aus, mit dem Integralbremssystem, das heißt, per Pedal zu verzögern. Bei schärferer Gangart oder Notbremsungen sollte die von Moto Guzzi so genannte „Hilfsbremse“ unbedingt mit eingesetzt werden. Mit den schwimmend gelagerten Bremsscheiben und den dazugehörigen Festsattelbremszangen mit gesinterten Bremsbelägen

sind selbst bei Regen kurze Bremswege möglich.

Als die Le Mans IV des neuesten Jahrgangs zum Test angeliefert wurde, machte sie in puncto Fahrverhalten einen weitaus besseren Eindruck als das Modell von 1985. Verschwunden war das seltsam kippelige Verhalten bei Geradeausfahrt. Diplom-Ingenieur Edwin Otto vom Importeur Mo-



Gelungen: Instrumente mit präziser Anzeige



Vollbremsung mit dem Fußpedal:

### Moto Guzzi Le Mans IV: Technische Daten und Meßwerte

#### Motor\*

Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor, längs eingebaut, ohv, Stoßstangen und Kipphebel, Steuerantrieb über Rollenkette, je zwei Ventile, Bohrung x Hub 88 x 78 mm, Hubraum 949 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 9,8, Nennleistung 60 kW (81 PS) bei 7400/min, max. Drehmoment 83 Nm (8,4 kpm) bei 6200/min, zwei Dellorto-Vergaser, Ø 40 mm, kontaktgesteuerte Zündung, Drehstromgenerator 280 W, Batterie 12 V/20 Ah, Zweischeiben-Trockenkupplung, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, E-Starter, Sekundärantrieb über Kardanwelle.

#### Fahrwerk\*

Doppelschleifen-Rohrrahmen, Teleskopgabel vorn, Standrohrdurchmesser 40 mm, Federweg 140 mm, Koni-Federbeine hinten, Federbasis dreifach, Zugstufe dreifach verstellbar, Federweg 68 mm, Radstand 1485 mm, Lenkkopfwinkel 62 Grad, Nachlauf 106 mm, zwei Scheiben vorn, Ø 270 mm, eine Scheibe hinten, Ø 270 mm, Festsattel, Scheiben schwimmend gelagert,

Integralbremssystem, Betätigung vorn/hinten hydraulisch, Bereifung vorn 120/80 VR 16, hinten 130/80 VR 18.

#### Maße und Gewichte

Länge 2170 mm, Sitzhöhe 805 mm, nutzbare Sitzbanklänge 645 mm, zweiteiliger Stahlrohrlenker 740 mm breit, Wendekreis 5140 mm, Gewicht (vollgetankt) 246 kg, davon vorn/vorn/hinten 116/130 kg, zulässiges Gesamtgewicht 440 kg, Tankinhalt 24 Liter.

#### Service-Daten\*

Service-Intervalle 500/2500/5000, dann alle 5000 Kilometer, Öl- und Filterwechsel alle 5000 Kilometer, Ölinhalt 3 Liter mit Filterwechsel, Mehrbereichsöl 15 W 50, Zündzeitpunkt statisch 8 Grad vor OT; dynamisch 34 Grad/5500/min, Einlaß 0,20 mm, Auslaß 0,25 mm, kalt, Reifenluftdruck vorn 2,2 bar, hinten 2,4; 2,7 bar (zwei Personen).

#### Beschleunigung

Werte für zwei Personen in Klammern  
0–100 km/h . . . . . 5,4 (6,5) s  
0–120 km/h . . . . . 6,9 (8,5) s  
0–140 km/h . . . . . 9,4 (11,5) s  
0–160 km/h . . . . . 12,4 (15,1) s

0–180 km/h . . . . . 18,2 (22,4) s  
0–400 m . . . . . 13,5 (14,6) s  
0–1000 m . . . . . 25,5 (27,0) s

#### Durchzugsvermögen

im fünften Gang  
60–140 km/h . . . . . 13,7 (18,0) s

#### Höchstgeschwindigkeit

zwei Personen  
194 km/h bei 7000/min  
solo sitzend  
200 km/h bei 7200/min  
solo liegend  
214 km/h bei 7700/min  
(Temperatur 8 Grad, 1,1 m/s Gegenwind)

#### Bremsverzögerung

100–0 km/h . . . 46,8 m (8,24 m/s<sup>2</sup>)  
130–0 km/h . . . 78,9 m (8,26 m/s<sup>2</sup>)

#### Tachometerabweichung

Anzeige/effektiv  
50/49, 80/75, 100/94,  
130/94 km/h

#### Drehzahlmesserabweichung

Anzeige/effektiv  
3000/3000, 5000/4900,  
7000/6900

#### Kupplungshandkraft

70 Newton

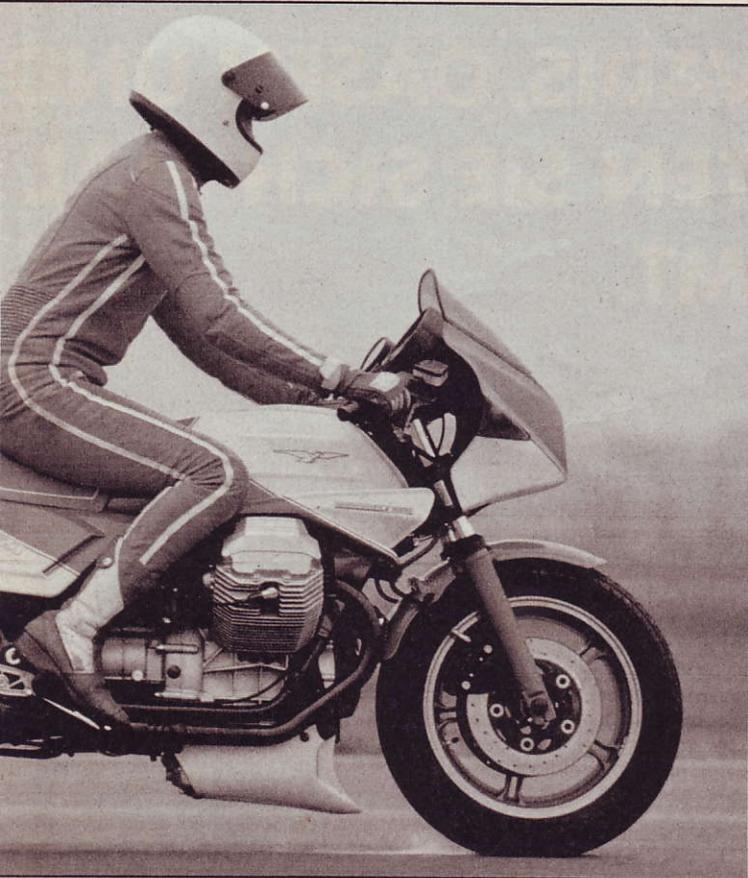
#### Verbrauch Superbenzin

Testverbrauch 6,0 Liter/100 km

#### Preis

13 550 Mark

\* Herstellerangaben



Das Hinterrad steht, das vordere dreht sich noch

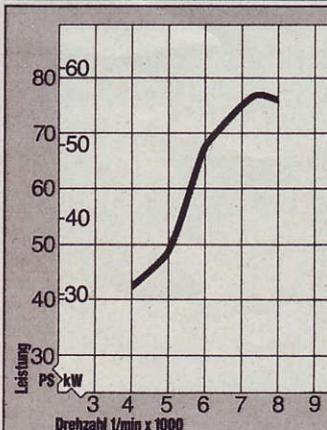
tobecane in Bielefeld. Gebesert hat sich auch das Pendeln im Hochgeschwindigkeitsbereich, wie es die 1985er Le Mans IV mit Phantom-Reifen hatte, sobald Quer- oder Längsrillen auftraten. Auch auf Landstraßen zeigt sich die modellgepflegte Le Mans den Fahrleistungen gut gewachsen. Mit anderen Worten, die Neue macht die Ungereimtheiten des Jahrgangs 1985 ver-

gessen, solange die MP7 R-Bereifung neuwertig ist.

Abnehmende Profiltiefe bringt aber bei der Le Mans die Unruhe zurück. Besonders beim Überfahren von Längsfugen kommt die Guzzi ins Pendeln und muß durch Bremsen beruhigt werden.

Als der Reifen nur noch rund zwei Millimeter Profil besaß,

### MOTORRAD-Leistungsmessung\*



**Moto Guzzi  
1000 Le Mans IV:**  
77 PS bei 7400/min

Der 90-Grad-V-Zweizylinder hat eine homogene Leistungsentwicklung, die häufiges Schalten überflüssig macht. Ab 6000/min legt er kräftig zu und dreht willig bis in den roten Bereich bei 7800/min.

\*Leistungsabnahme an der Kupplung. Messung auf dem Bosch-Prüfstand LPS 002. Maximal mögliche Abweichungen zur DIN-Messung ± 3 Prozent.

### Interview mit Giuseppe Ermelini

## Frage des Charakters

Export-Verkaufsleiter Giuseppe Ermelini erklärt die zukünftige Modellstrategie von Moto Guzzi.

**MOTORRAD:** Welche Pläne hat Moto Guzzi für die IFMA 1986?

**Ermelini:** Es sind zwei Neuerungen vorgesehen, doch Engpässe in der Entwicklung könnten die rechtzeitige Fertigstellung der beiden Maschinen bis zur IFMA noch gefährden.

**MOTORRAD:** Was für zwei neue Modelle werden das sein?

**Ermelini:** Das bleibt unser Geheimnis bis zur IFMA im September. Mehr kann ich dazu leider nicht sagen.



Die Signori Ermelini\* (links) und Mossali (Mitte) stehen Rede und Antwort

**MOTORRAD:** Moto Guzzi vergrößerte seine sportlichen Motorräder seit der V7 Sport kontinuierlich. Ist eine weitere Hubraumvergrößerung oder Leistungssteigerung für die Le Mans vorgesehen?

**Ermelini:** Das wäre sinnlos. Schon mit der 1000er Le Mans IV ist es für uns unmöglich geworden, beispielsweise die 80-Dezibel-Grenze der Schweiz zu erfüllen. Eine Geräuschreduzierung kostet Leistung und erfordert einen immensen Entwicklungsaufwand.

**MOTORRAD:** Wird Moto Guzzi trotz dieser umweltpolitischen Einschränkungen an der Tradition der V-Zweizylinder festhalten?

**Ermelini:** Wir haben längst erkannt, daß der Erfolg unserer Motorräder nur durch Fortführung der Firmentradition möglich ist. Daher werden alle zukünftigen Moto Guzzi-Modelle einen eigenständigen, italienischen Charakter haben und diesen auch konsequent fortführen. Sich mit den Japanern anzulegen, wäre das Gegenteil unserer Firmenstrategie.

kam es nach kräftiger Anregung durch Bodenebenheiten schon bei Tempo 180 zum Pendeln. Dagegen hilft ein bißchen, wenn sich der Fahrer möglichst weit nach hinten setzt.

Mit Sozius bleibt die Le Mans auch mit geringer Profiltiefe absolut ruhig und verfolgt unbeirrt ihre Bahn.

Werden neue Reifen aufgezo-gen, garantiert die Le Mans IV ebenso wieder ungetrübten Fahrspaß. Unbeirrt bleibt die Maschine dann bis zur Höchstgeschwindigkeit in der Spur und begeistert den Fahrer mit ihrer einmalig urigen Art der Kraftentfaltung.

Sie braucht besondere Sorgfalt und viel Verständnis auch für komplizierte technische Zusammenhänge. Nicht zuletzt deshalb ist die Le Mans auch nach der neuesten Modellpflege immer noch etwas Besonderes in der vielfältigen Motorradpalette.

Helmut Rebolz

\*Im Gespräch mit den MOTORRAD-Mitarbeitern Helmut Rebolz und Tobias Aichele