

# Klassik Motorrad

Deutschland € 5,50  
Österreich € 5,90 · Schweiz CHF 10,90  
Luxemburg € 6,50 · Niederlande € 6,60  
Belgien € 6,50 · Italien € 6,80  
Spanien € 6,90 · Finnland € 7,90  
Dänemark DKK 59,00

MOTORRADMAGAZIN  
**MO**  
SONDERAUSGABE

OKTOBER - DEZEMBER 2005

Nr. 4

MOTORRAD-LEGENDEN  
und YOUNGTIMER

Moto Guzzi

## Le Mans

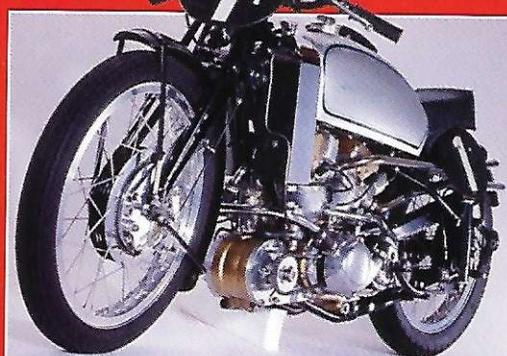
Alles über  
die „heiße Rote“  
aus Mandello  
del Lario



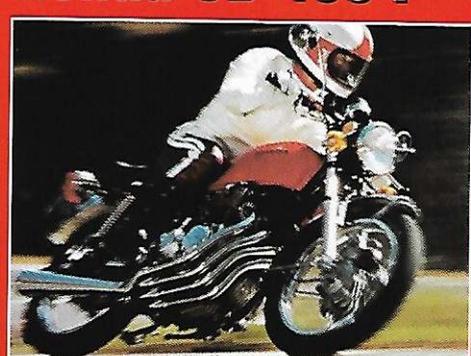
Jagdszenen vom Dreieck  
Rennen in Schleiz



Vierzylinder mit Kompressor  
AJS



Endlich die Wahrheit  
Honda CB 400 F



Moto Guzzi Le Mans

# Der Name war

Bislang erinnerten Moto Guzzi-Modellbezeichnungen wie Falcone, Astore oder Lodola eher an ein Stammtisch-Treffen italienischer Ornithologen. Doch mit Beginn der siebziger Jahre war Schluss mit Vögeln. Vollgas war angesagt

Text: Frank-Albert Illg  
Fotos: T&T, Werk



# Programm



**Blick ins Cockpit einer Le Mans II: Was es anderswo allenfalls gegen Aufpreis gab, wie Voltmeter und Uhr, war bei der Le Mans serienmäßig**



**MOTO GUZZI**

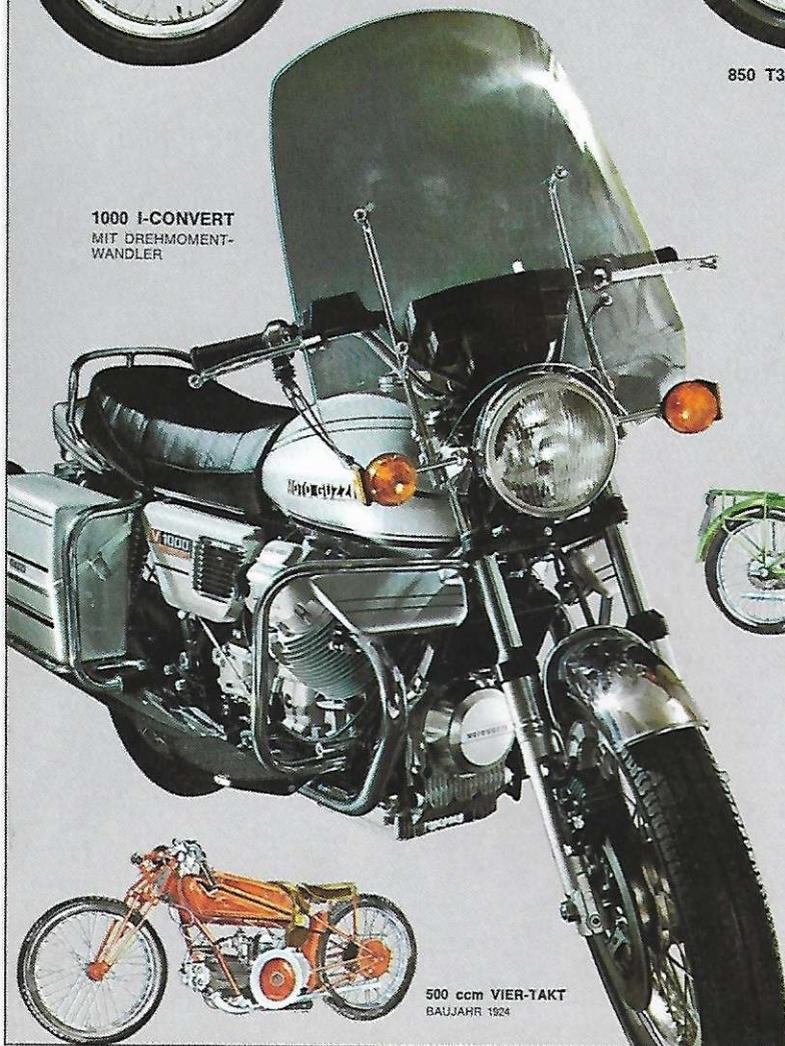
Von 1921 bis heute:  
 richtungsweisende Technik.  
 Integralbremssystem und  
 Drehmomentwandler



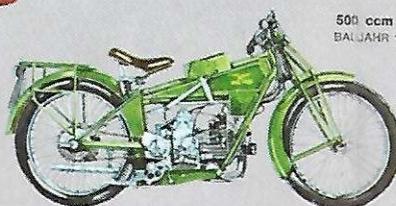
850 T3



125 TOURISMO  
 EIN-ZYLINDER 2-TAKT



1000 I-CONVERT  
 MIT DREHMOMENT-  
 WANDLER



500 ccm NORMALE  
 BAUJAHR 1921



250 TS-FD  
 ZWEI-ZYLINDER 2-TAKT



500 ccm VIER-TAKT  
 BAUJAHR 1924

**A**usgerechnet der Name einer legendären französischen Rennstrecke war gewählt worden. Dabei hätte es doch durchaus auch Monza, Imola oder vielleicht noch Vallelunga sein dürfen. Nein, Moto Guzzi musste sein Supersport-Motorrad partout „Le Mans“ taufen – ein Volltreffer, denn diese Typenbezeichnung passte vom Klangbild einerseits perfekt zum Markennamen, andererseits war zum Zeitpunkt, als die neue Guzzi vorgestellt wurde, der Kurs wegen der dort ausgetragenen 24-Stunden-Rennen um den Bol d’Or in aller Munde.

So neu war die Le Mans zumindest technisch freilich gar nicht, sondern eher

eine Weiterentwicklung der Moto Guzzi V7 Sport von 1971. Deren Nachfolgerin (Hauptkennungsmerkmal: die beiden hydraulisch betätigten Scheibenbremsen vorn) hieß ab 1974 schlicht 750 S, die dann auf dem Mailänder Salon im November des Jahres 1975 durch die 750 S3 abgelöst werden sollte.

Nach wie vor rollte die S 3 auf Drahtspeichenrädern mit Leichtmetall-Hochschulterfelgen, hatte aber nun linksseitig am Hinterrad ebenfalls eine hydraulisch betätigte Scheibenbremse, die vom Fußbremspedal zusammen mit der linken vorderen Scheibenbremse betätigt wurde. Die zweite, rechte Bremsscheibe am Vorderrad

**Moto Guzzi brauchte ein auch optisch sportlich wirkendes Motorrad, also eines mit Lenkerstummel und Halbverkleidung**

der S3 wurde konventionell manuell, also von Hand über Bremshebel am rechten Lenkerende betätigt und war lediglich als „Hilfsbremse“ gedacht. Integral-Bremssystem nannte es Guzzi, in schier endlosen Versuchsreihen zusammen mit dem italienischen Bremsen-Spezialisten Brembo entwickelt.



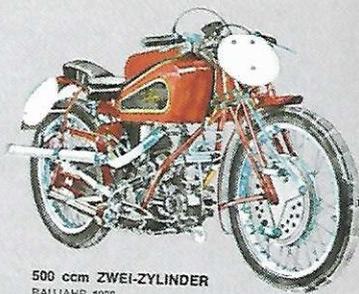
ALICE  
1960



SMO



850 LE MANS  
220 Km/h



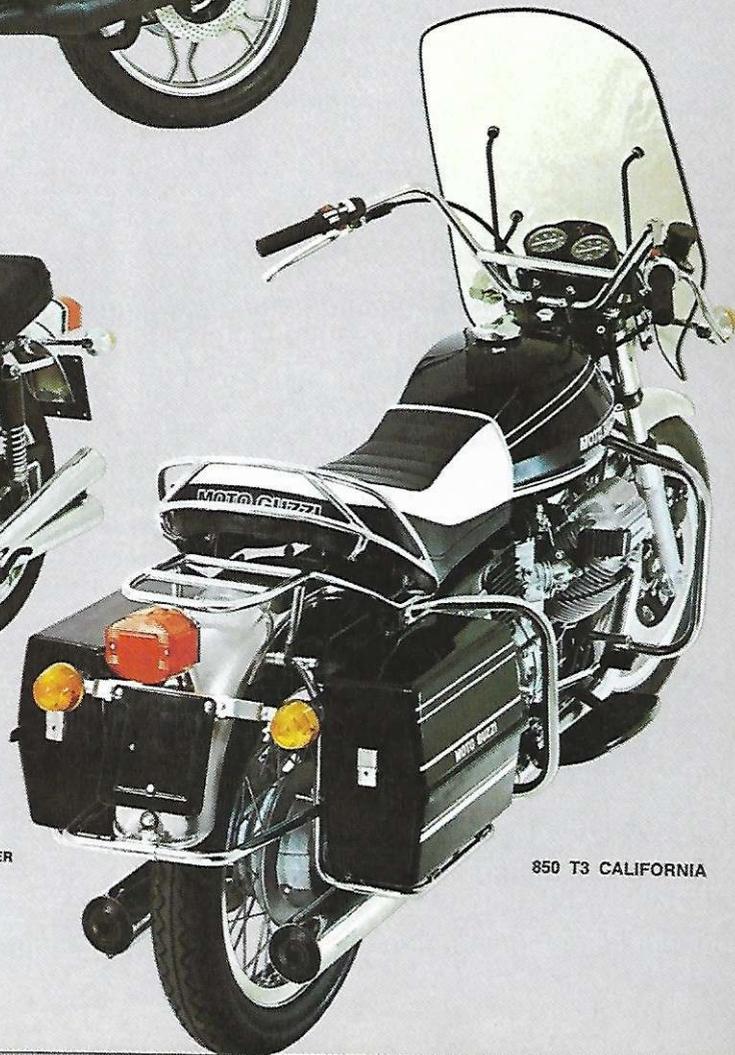
500 ccm ZWEI-ZYLINDER  
BAUJAHR 1936



350-400 GTS  
VIER-ZYLINDER 4-TAKT



500 ccm ACHT-ZYLINDER  
BAUJAHR 1957



850 T3 CALIFORNIA

Im Rampenlicht jener 1975er Mailänder Motorradausstellung aber stand neben der S 3 eine weitere neue Moto Guzzi, die „Le Mans“, natürlich auch mit dem sensationellen Bremssystem ausgerüstet, dazu Leichtmetall-Gussräder, eine kleine Scheinwerfer-Verkleidung samt kurzer Scheibe, kantige „Anderthalb-Mann“-Sitzbank, obligatorische Lenkerstummel, eine mattschwarze Auspuffanlage und ansonsten aggressiv rot-schwarz lackiert.

BMW hatte es mit der R 90 S vorge-macht, wie zu Beginn der siebziger Jahre ein sportliches Motorrad auszusehen hatte. Ducati war mit der 750 SS, wie auch Laverda mit der 750 SFC, sogar noch ein bisschen

**Das Guzzi-  
Programm 1976:  
Auf der Innenseite  
des Faltprospekts  
geht die neue  
Le Mans fast unter**

**Der Großvater  
der Le Mans, die  
Moto Guzzi V7 Sport  
von 1971. Kenner  
sagen: Nur echt mit  
rotem Rahmen  
oder, auf italienisch,  
telaio rosso**

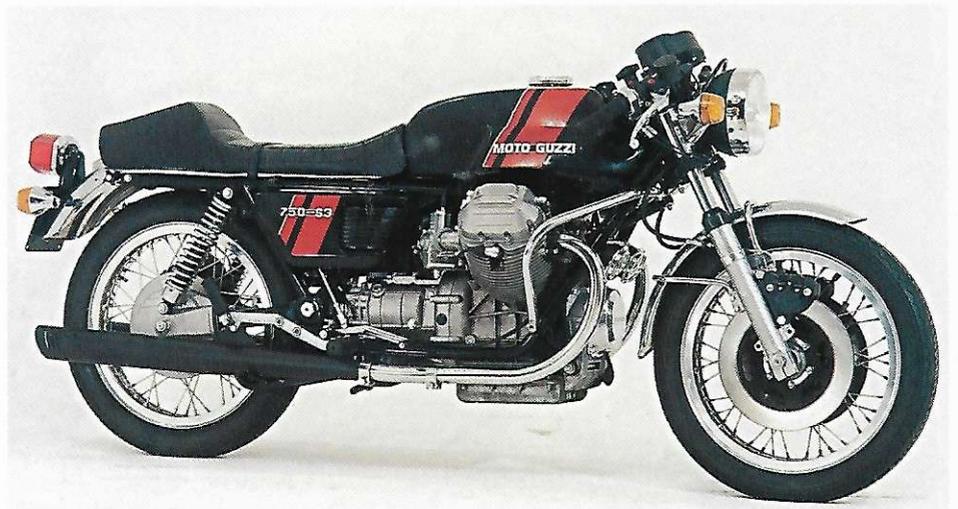


extremer. Und da durfte sich Moto Guzzi einfach nicht lumpen lassen, optisch zumindest. Hubraum- und leistungsmäßig war ebenfalls aufzurüsten, denn bei Ducati stand die 900 SS bereits in den Startlöchern und bei Laverda gar eine 1000er mit Dreizylinder-Reihenmotor.

Um also mitspielen zu können, implantierten die Männer um Konstrukteur Lino Tonti in Mandello del Lario ihren 850er Motor ins 750er Fahrgestell. Dieser war ja bereits 1971 hauptsächlich für die USA-Exportmodelle (V7 California) und für die 850 GT (ab 1972) entstanden. Waren es beim 750er Motor noch 82,5 mm Bohrung und 70 mm Hub (Leichtmetallzylinder mit Hartchrom-Laufbahn), so wurden die exakt

**850 ccm Hubraum waren nichts Neues bei Guzzi, und auch das Mindeste. Die zweizylindrige Konkurrenz hatte schon 900 ccm**

844 ccm Hubraum durch 83 mm Bohrung und 78 mm Hub erzielt, wobei in den Leichtmetallzylindern der Le Mans, im Gegensatz zu den anderen 850er Motoren, nun wieder Grauguss-Laufbuchsen saßen. Zylinder mit Hartchrom-Lauffläche waren bei großen Stückzahlen zwar günstiger als



**Guzzi 750 S3, der Vater der Le Mans und schon mit Integral-Bremsystem**



**Le Mans-Cockpit: inklusive Stummel-lenker war zum Gas geben wirklich nichts mehr nötig**

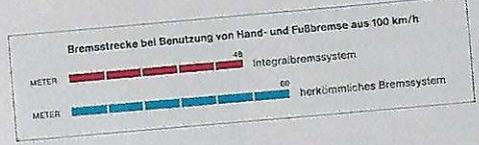


**Die mattschwarze Auspuffanlage sah nicht sehr lange so gut aus. Probleme machte der Lima-Rotor unter dem verchromten Deckel**



Die Linien einer  
„Traum-V“: Eine  
Le Mans machte aus  
jedem Sichtwinkel  
stets eine gute Figur

**MOTO GUZZI**  
**850 LE MANS**  
 mit Integralbremssystem  
 PATENTIERT



**Länge läuft: Radstand fast anderthalb Meter, und trotzdem noch handlich in engen Kurven**

solche mit Grauguss-Laufbuchsen, verlangten aber nach sauberer Ansaugluft, denn die Hartchrom-Schicht ließ sich ja nicht ausschleifen. Bei Verschleiß musste also der komplette Zylinder erneuert werden, während sich beim Le Mans-Motor die

**Eine Le Mans ließ kaum Wünsche offen, allenfalls noch Vollverkleidung, Einmann-Höckersitz und natürlich andere Schalldämpfer**

Gussbuchse ausschleifen ließ und entsprechende Übermaß-Kolben eingebaut werden konnten.

Höher verdichtende Kolben (10,2 zu eins), Ventile mit größerem Tellerdurchmesser (44 mm Einlass, 37 mm Auslass), zwei mit offenen Ansaugtrichtern bestückte Dell'Orto-Vergaser (Typ PHF) mit 36 mm Durchlassquerschnitt und mit Beschleunigerpumpe halfen, die Höchstleistung auf 71 PS bei 7300/min anzuheben. Eine Erfahrung, die ja auch schon BMW bei der R 90 S (freilich mit 38er Dell'Ortos) gemacht hatte. Apropos Leistung: Nach

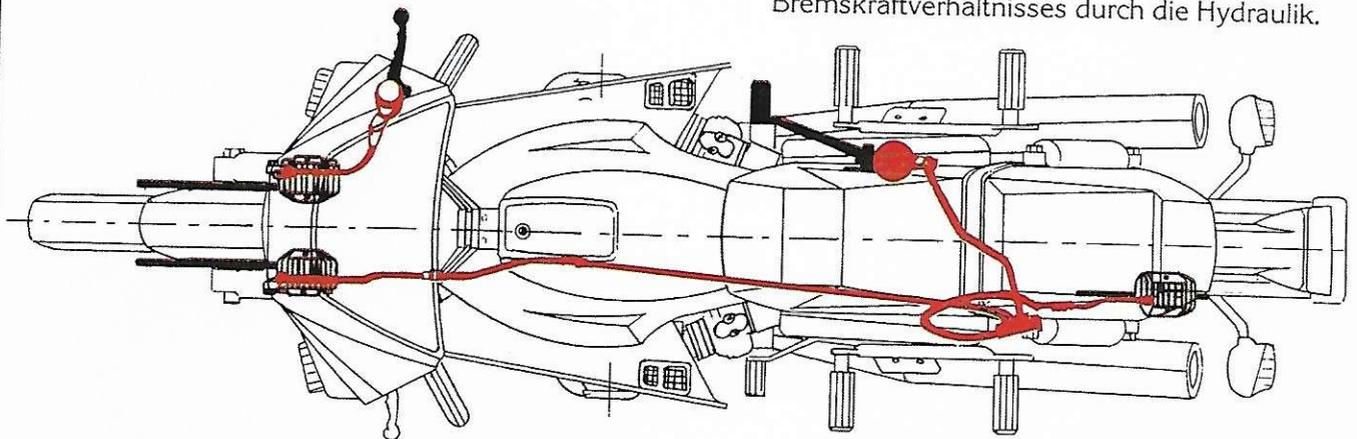


**Aus dem offiziellen Zubehör-Angebot für die Le Mans: Höckersitzbänke mit oder ohne so genannten Entenbürzel. Zur Not zwängte sich die Freundin auch noch mit auf einen Solositz**

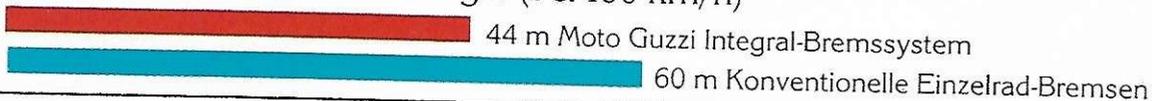
# Für alle GUZZIS: Das Integral-Bremssystem (Patent)

Unabhängige Handbremse, die nur noch bei Vollbremsung gebraucht wird.

Mit einem Fuß Vorder- und Hinterrad synchron verzögern. Unter optimaler Abstimmung des Bremskraftverhältnisses durch die Hydraulik.



Vergleichen Sie die Bremswege! (bei 100 km/h)



**Umdenken: Für beste Verzögerung einfach drauftreten. Für die erste Version des Systems wurden noch 48 statt 44 Meter Bremsweg genannt**

4,8 Sekunden von Null auf 100 km/h und 205 km/h Topspeed waren auch in Ordnung. Dazu das Bremssystem, und das Ganze war Spitze

typisch italienischer Tradition schwankten die Angaben auch im Falle der Le Mans gehörig. Bis zu 81 PS bei 7600/min waren zu lesen, im Fahrerhandbuch zum Motorrad standen 80 PS (nach SAE-Norm) bei 7300/min. Der deutsche Importeur, die Mobylette Fahrzeughandelsgesellschaft in Bielefeld-Brackwede, gab 70 PS (gemessen nach DIN) bei 6900/min an, also mit den TÜV-konformen Schalldämpfern und nicht

**Achtung, kein TÜV, allenfalls gegen Einzelabnahme: oben Lafranconi, unten Marke „Silentium“. Welche Tüten hatten Sie an Ihrer Le Mans?**



**Wir gratulieren allen, die in 4,8 Sekunden auf 100 km/h beschleunigen.**

**Und wir danken unseren Konstrukteuren, daß sie unsere 4,8 Sek. und Spitze 205 km/h landstraßentauglich gesichert haben: durch Integral-Bremssystem und Sicherheitsfahrwerk mit Kardan.**

Die Alternative

DM 177 A

Alleinvertret für die BRD und W. Berlin  
DEUTSCHE MOTOBECAÑE GMBH  
Aachener Str. 29, 48 Bielefeld 14, Tel. 0521/444831



**MOTO GUZZI**



**850 LE MANS**

Typisch MOTO GUZZI:  
Harmonie aus Kraft und Fahrwerk.

**Daten für Kenner:**  
844 ccm 2-Zyl. 90°V-Motor, 70 PS bei 7000 U/Min. 0 auf 100 in 4,8 Sek., Spitze über 205 km/h. Wie bei allen MOTO GUZZI Sicherheitsfahrwerken: Doppelschleifen-Rohrrahmen aus höchstem Spezialstahl, Kardan mit im Rad integrierten Antriebs-Stoßdämpfer, Integral-Bremssystem (um ca. 20% kürzerer Bremsweg).  
Dieses Fahrwerk ist der Rennpiste wie der Landstraße gleichermaßen gewachsen. Die Serienausstattung erfolgt mit Doppelsitzbank, die hier gezeigte einsitzige Sport-Sitzbank ist über unseren Ersatzteildienst erhältlich.



DM 177 B



Alleinvertret für die BRD und W. Berlin  
DEUTSCHE MOTOBECAÑE GMBH  
Aachener Str. 29, 48 Bielefeld 14, Tel. 0521/444831

**MOTO GUZZI**



Viereinhalb Zentner aufgebockt. Eine gleich schwere BMW war leichter auf den Hauptständer zu hieven

**Technische Daten: Moto Guzzi 850 Le Mans**

**Motor:** Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, Kurbelwelle in Fahrtrichtung liegend (Querläufer), Zylinderwinkel 90 Grad. Bohrung 83 mm, Hub 78 mm, Hubraum 844 ccm, Verdichtungsverhältnis 10,2 zu 1. Pro Zylinder zwei Ventile, über Nockenwelle, Stößel, Stoßstangen und Kipphebel betätigt. Ventilteller-Durchmesser Einlass 44 mm, Auslass 37 mm, Ventilwinkel 70 Grad. Öffnungszeiten: Einlass öffnet 20 Grad (KW) vor OT, Einlass schließt 52 Grad nach UT, Auslass öffnet 52 Grad vor UT, Auslass schließt 20 Grad nach OT (gemessen bei 1,5 mm Ventilspiel, im Betrieb 0,22 mm). Zwei Dell'Orto-Vergaser Typ PHF 36 B (D/S) mit Beschleunigerpumpe, Druckumlaufschmierung mit Zahnradpumpe, Motorölmenge 3 Liter. Kontaktgesteuerte Batteriezündung mit Fliehkraftregelung. Statische Vorzündung 8 Grad (KW) vor OT, dynamische Vorzündung 34 Grad vor OT (ab 5000/min).

Zündkerzen Bosch W 230 T 30 oder Champion N7Y. Bosch-Elektrostarter (Schraubtrieb) Typ DF (L), 0,6 PS. Bosch-Wechselstrom-Generator Typ G 1 14V 20A, Leistung 280 W 14V.

**Kraftübertragung:** Zwei-Scheiben-Trockenkupplung, Primärübersetzung 1:1,235 (17/21 Zähne), Fünfganggetriebe, voll nadelgelagert, Gangstufen I 1:2 (14/28, II 1:1,388 (18/25), III 1:1,047 (21/22), IV 1:0,869 (23/20), V 1:0,75 (28/31); Sekundärtrieb über Kardanwelle und Hinterradgetriebe, Übersetzung Kegel-/Tellertrieb 1:4,714 (7/33 Zähne). Ölinhalt Getriebe 0,75 l, Hinterachsgetriebe 0,25 l, davon 20 ccm Molykote-Zusatz.

**Fahrgestell:** Schutzgas-geschweißter Doppelschleifen-Rohrrahmen mit abnehmbaren Unterzügen, hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel, Standrohr-Durchmesser 35 mm, Gesamtfederweg 125 mm. Federbeine hydraulisch

gedämpft, Federvorspannung dreifach justierbar. Leichtmetall-Druckgussräder WM 3 (2.15 x 18 Zoll), Bereifung vorn 3.50 H 18 (100/90 H 18), hinten 4.10 H 18 (110/90 H 18). Zwei hydraulisch betätigte Scheibenbremsen vorn, Scheiben-Durchmesser 300 mm, eine hydraulisch betätigte Scheibenbremse hinten, Scheiben-Durchmesser 242 mm. Rechte Scheibenbremse vorn über Lenkerhebel, linke vordere und hintere Scheibenbremse über Fußbremspedal gemeinsam betätigt (Integral-Bremssystem).

**Maße und Gewichte:** Radstand 1470 mm, Lenkkopfwinkel 62 Grad, Nachlauf 110 mm, Länge 2200 mm, Breite 720 mm, Sitzhöhe 780 mm. Gewicht trocken 198 kg, mit Kraftstoff (Tankinhalt 22,5 l) und Öl 225 kg, Gewichtsverteilung vorn/hinten 110/115 kg, zulässiges Gesamtgewicht 365 kg.



Neues Modell, neuer Umschlag für das Fahrerhandbuch. Der Inhalt war nahezu gleich geblieben

mit den ein paar PS mehr mobilisierenden Dingen von Stucchi – die sich mancher Le Mans-Käufer (so wie an eine SS-Ducati ganz einfach die Conti-Tüten gehörten) natürlich schnellstmöglich besorgte. Legal? Illegal? Schietegal!

Gehen wir davon aus, daß die 67 PS, die BMW für seine R 90 S angab, ehrlich waren, und die Gummikuh damit knapp Tempo 200 schaffte, dann müssen die 70 PS für eine 850er Le Mans auch einigermaßen ehrlich gewesen sein. Denn nach rund zwei Kilometern Anlauf waren echte 200 km/h allemal drin, vorausgesetzt, der Fahrer trug hauteng anliegendes Leder und faltete sich so gut wie möglich hinter der kleinen Scheibe der Mini-Verkleidung zusammen. 205 km/h, 208 km/h, oder vielleicht sogar

Scheibe aus getöntem Polykarbonat  
(entwickelt nach den neuesten  
Sicherheitsnormen).

Im Instrumentenbrett integriert sind  
der Tacho mit rückstellbarem Tages-  
Kilometerzähler, Drehzahlmesser,  
Quarzuhr, Voltmeter zur Kontrolle  
der Batteriespannung sowie diverse  
Kontrollampen zur Überwachung des  
Öldrucks, der Lichtmaschinenfunktion  
und des Fernlichts.

Gebohrte Bremscheiben  
vorn und hinten  
(vom Doppelscheibe)  
zur besseren Kühlung  
und Wasserverdrängung.  
Bestandteil des  
Integral-Bremsystems.

Leichtmetall-Sicherheits-  
Gußräder, hergestellt im  
Nieder-Druckguß-Verfahren.

Hochleistungs-Drehstrom-  
Lichtmaschine

Ölfilter im Hauptstrom  
(auswechselbare Patrone)

5-Gang-Getriebe

Druckregelventil für  
das neue Integral-  
Bremsystem

Schutzabdeckung  
am Auspufftopf

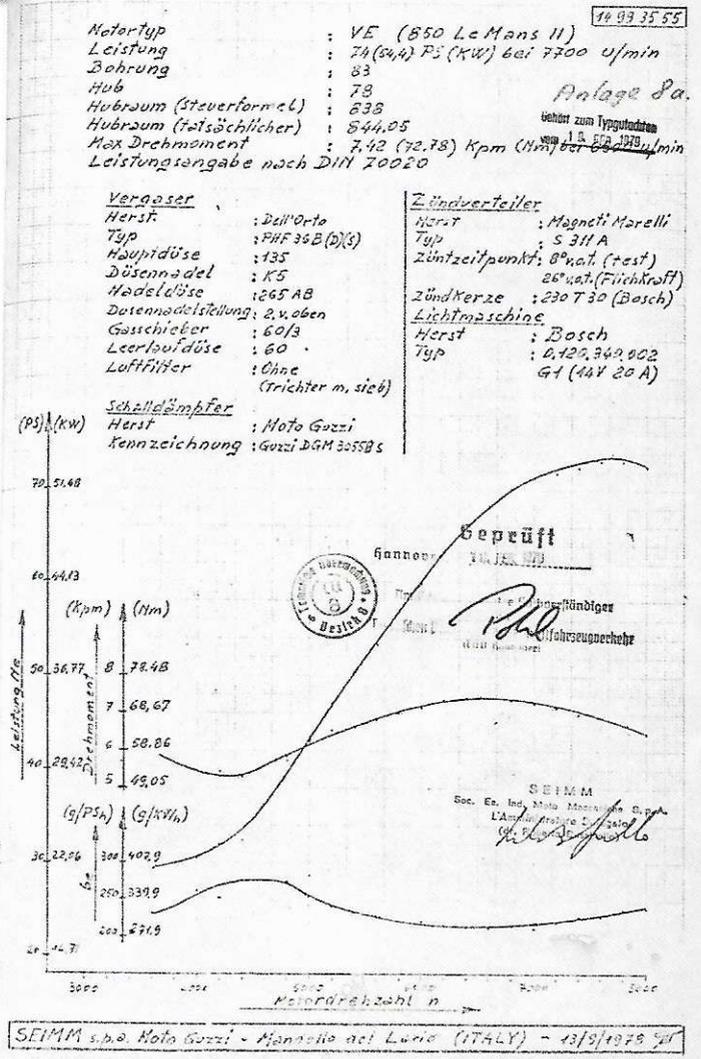
210 km/h Höchstgeschwindigkeit? Mit etwas Rückenwind oder leichtem Gefälle waren gelegentlich auch diese Tempi drin, wengleich dabei die Nadel des Drehzahlmessers mitunter im roten Bereich pendelte und der V-Zweizylindermotor sich das Herz aus der Seele zu schreien schien. Jedenfalls war eine Le Mans schnell genug, um es mit jeder Honda CB 750 aufzunehmen und einer Kawasaki Z 900 das Leben höllisch schwer zu machen. Weitere Konkurrenten gab es anno 1976 nicht.

## In Sachen Topspeed brauchten sich Le Mans- Fahrer Ende der siebziger Jahre nicht zu verstecken, sie waren stets mit dabei

Das alles setzte freilich einen routinier-  
ten Fahrer voraus, der mit den für ein  
Motorrad mit Gelenkwellen-Kraftüber-  
tragung zum Hinterrad charakteristischen  
fahrdynamischen Eigenheiten umgehen  
konnte. Der das Spiel mit Gasdrehgriff,  
Kupplung und Schaltpedal perfekt be-  
herrschte, sich nicht nur – wie es auch  
BMW-Fahrern abverlangt wurde – mit der  
hakeligen Schaltung der fünf Gänge, son-

Unter anderem  
neue Gussräder für  
die Le Mans II und  
eine Verkleidung  
(mit rahmenfestem  
Unterteil), deshalb  
auch etwa zehn  
Kilogramm höheres  
Trockengewicht.  
Und ein verbessertes  
Integral-Brems-  
system mit Druck-  
regelventil

Schwarz auf  
weiß und amtlich  
bescheinigt: Der 850er  
Motor der Le Mans II  
leistet stolze 74 PS  
bei 7700/min.  
Und auch der Dreh-  
moment-Verlauf kann  
sich sehen lassen



Ecken und Kanten waren in.  
Wegen der unteren Verkleidungsteile eckten  
Fahrer mit langen Beinen immer wieder  
an, weil zurückrutschen auf der abgestuften  
Sitzbank schlecht möglich war



## Das erhabene Gefühl, anderen voraus zu sein: MOTO GUZZI 850 Le Mans II

### Die Super Sportmaschine

Mit souveränen 74 PS. Und dem Styling aus dem Windkanal. Für Fahrleistungen, die sonst nur in der 100 PS-Klasse erreicht werden. Optimal sicher auch für Geschwindigkeiten über 200 km/h. Durch das MOTO GUZZI-Konzept-Sicherheitssystem, von dem GUZZI-Fans sagen:  
„Wenn andere längst bremsen, lesen wir noch Zeitung.“  
Unverbindliche Preisempfehlung DM 10500,- incl. MwSt.



Alleinvertrieb für Deutschland und Westberlin  
Deutsche MOTOCICANE GmbH  
Aachener Straße 21 4900 Bielefeld 14  
Tel. (0525) 444831/449978 Telex 937316 moby d

# MOTO GUZZI

74 PS waren für einen 850er  
Zweizylindermotor höchst anerkenntens-  
wert. 10 500 Mark kostete  
eine Le Mans II, eine BMW R 100 RS war  
1800 Mark teurer

dern auch noch mit dem Integral-Brems-  
system anfreunden konnte. Dazu musste  
nämlich erst einmal im Hirn des Fahrers  
ein geistiger Schalter umgelegt werden:  
anstatt mit der rechten Hand voll in die  
Eisen zu greifen, war es in diesem Fall die  
Aufgabe des rechten Fußes, um bestmög-  
liche Verzögerung zu erreichen. Können,  
die sich die Kunst erst einmal angeeignet  
hatten, waren nicht nur mit der Le Mans,  
sondern mit jeder mit dem Integral-Brems-  
system ausgerüsteten Guzzi auf kurven-  
reichen Land- und Bundesstraßen allem  
anderen auf zwei Rädern und mit Motor  
dazwischen überlegen.

Le Mans-fahren konnte süchtig machen.  
Oben hinaus war zum 750er Motor der S3  
kaum ein Unterschied festzustellen, wohl  
aber im mittleren Drehzahlbereich. Und  
die serienmäßigen Schalldämpfer hatten,  
wenngleich sie vielleicht drei oder vier PS  
gekostet haben mögen, auch etwas Positi-  
ves: das gierige Schlürfen, das von den  
Ansaugtrichtern zum Fahrer hinauf klang,

war umso deutlicher zu vernehmen. Und dazu noch jene typischen Geräusche, wie sie jedem ohv-Motor zu eigen sind. Kein metallisches Mahlen wie etwa bei einer Ducati 750 oder 900 SS, eher charaktervolles Stampfen mit – zumindest im unteren Drehzahlbereich – deutlich hörbarem Tickern und Klacken von Stößeln, Stoßstangen und Kipphebeln. Dazu das für den querlaufenden V-Zweizylindermotor typische Schütteln bei Leerlaufdrehzahl. Kein Zweifel, eine Le Mans war ein Motorrad für ganze Männer.

Ducati SS-Fahrer mussten kicken, was nicht jedermanns Sache war. Der Le Mans-Motor wurde per Knopfdruck von einem Elektrostarter zum Leben erweckt. Einen Kickstarter gab es nicht, nicht einmal als Sonderzubehör auf Wunsch oder, wie bei der Honda Gold Wing, zum Aufstecken. Deshalb hatte die Batterie immer in Bestform zu sein. Gerade 20 Ampèrestunden Kapazität hatte sie (die anderen großen Guzzis hatten gut 50 Prozent mehr), was im Sommer auch reichte. Aber wehe, das Thermometer sank über Nacht mal unter zehn Grad Celsius. Dann war, wenn die Batterie nicht mehr taufisch war, oft schon nach dem dritten Startversuch Schluss. Wohl dem, der dann auf die entsprechenden Kräfte und die Technik vertrauen konnte, den Viereinhalb-Zentner-Brocken durch Ansheben zum Laufen zu bringen.

### **Es sollte lange, fast schon zu lange dauern, bis Moto Guzzi bei den Le Mans-Motoren das Hubraum-Maß endlich voll machte**

Mit rund 10500 Mark lag eine Moto Guzzi 850 Le Mans etwas über BMW R 90 S-Niveau, war aber immer noch gut 1000 Mark billiger als eine SS-Ducati. Mehr Leistung für deutlich weniger Geld gab es ab 1977 in Form der Kawasaki Z 1000 (für rund 9000 Mark) oder von Honda mit der Gold Wing, beides für eingefleischte Guzzi-Fans ebenso wenig eine Alternative wie vielleicht noch die gut 11000 Mark teure BMW R 100 RS. Waren es 1975 noch kaum mehr als 200 Le Mans, so stiegen die Produktionszahlen 1976 und 1977 auf jeweils rund 2500 Exemplare, und 1978 waren es immer noch gut 1700 Stück.

Mittlerweile war ein Liter Hubraum längst das Maß der Dinge. Auch bei Guzzi gab es einen Motor mit 950 ccm Hubraum (mit 88 mm Bohrung und 78 mm Hub), doch der steckte in der glücklosen I-Convert. Bei der Le Mans sollte es noch eine ganze Weile bei 850 ccm bleiben.

Auf der Internationalen Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung (IFMA) in Köln im

**Zweifelloos passte der Rechteck-förmige Scheinwerfer besser in eine solche Verkleidung. Aber blättern Sie dennoch mal zurück auf Seite 13**



Le Mans III, nach wie vor mit 850er Motor, und jetzt mit hochglanzverchromter Auspuffanlage. Wirkt wieder rank, schlank und rassig



**Neues Cockpit ohne Uhr, dafür mit einem wunderschönen neuen Drehzahlmesser**

**Drei verschiedene Prospekte innerhalb weniger Monate. Auf dem Letzten wurde bereits auf die neue Le Mans III mit 1000er Motor hingewiesen**

September 1978 wurde die Le Mans II vorgestellt, die nun mit den vom Modell 1000 SP her bekannten Verkleidungsteilen ausgerüstet war. Die untere Verkleidung, aus der seitlich die Zylinder samt Köpfen und Ventilhauben herausragten, war rahmenfest montiert, während das Oberteil um die Lenkachse mitschwunkte. Die vorderen Fahrtrichtungsanzeiger waren in der Lenkerverkleidung untergebracht, die Instrumentierung (Drehzahlmesser, Tachometer, Uhr und Voltmeter) samt insgesamt acht Kontrolleuchten war auch in der 1000 SP zu finden.

Beim näheren Hinschauen fielen auch die nun unmittelbar hinter den Tauchrohren angeschraubten Brembo-Bremszangen auf. Guzzi hatte das Integral-Bremssystem weiter verfeinert und ein Regelventil eingebaut, das ein Überbremsen des Vorderrades unter allen Umständen verhindern sollte. Denn das hatte zuvor, auf schlüpfrigem Untergrund, durchaus passieren können. Schließlich haben die wenigsten Motorradfahrer so viel Gefühl im rechten Fuß wie in der rechten Hand. Ab jetzt wurde also, wenn auf das Bremspedal getreten wurde, zunächst Druck an der hinteren Bremszange aufgebaut und die vordere linke Bremse erst aktiviert, wenn hinten etwa 13 bar erreicht waren.

Durch die leicht abgestufte Sitzbank – nach wie vor ein Vollschaumstoff-Teil – war der Sitzbereich des

**MOTO GUZZI**

*Für sportliches Fahren und zügiges Touren.*

850 Le Mans III  
V1000 III Le Mans **neu**

Fahrers eingeschränkt, was bei der Ur-Le Mans noch kaum störte. Nun aber war die Beinfreiheit wegen der Verkleidung drastisch eingeschränkt, Knie und Schienbein eckten an den Kanten an, und je nach Sitzposition, Beinlänge und Stiefelgröße war der Zugang zu Schalt- und Bremspedal mehr oder weniger erschwert. Lockeres, aufrechtes Sitzen, wie es für flotte Kurvenhatz notwendig ist, und dabei auch noch Knie und Unterschenkel hinter der Verkleidung zu verstauen, war für Kerle mit preußischem Gardemaß schlicht und einfach unmöglich. Da tröstete es auch wenig, dass die Lenkerverkleidung bei geduckter Position den Oberkörper vom anströmenden Fahrtwind spürbar entlastete.

Wegen der Verkleidungsteile samt notwendiger Halterungen hatte die Le Mans II ein paar Pfunde zugenommen. Mit randvollem Kraftstoffbehälter (knapp 23 Liter Fassungsvermögen) wog die Guzzi stolze

### **Die Le Mans musste stets für Styling-Versuche erhalten. Der klobigen Le Mans II folgte eine zierlich wirkende Le Mans III**

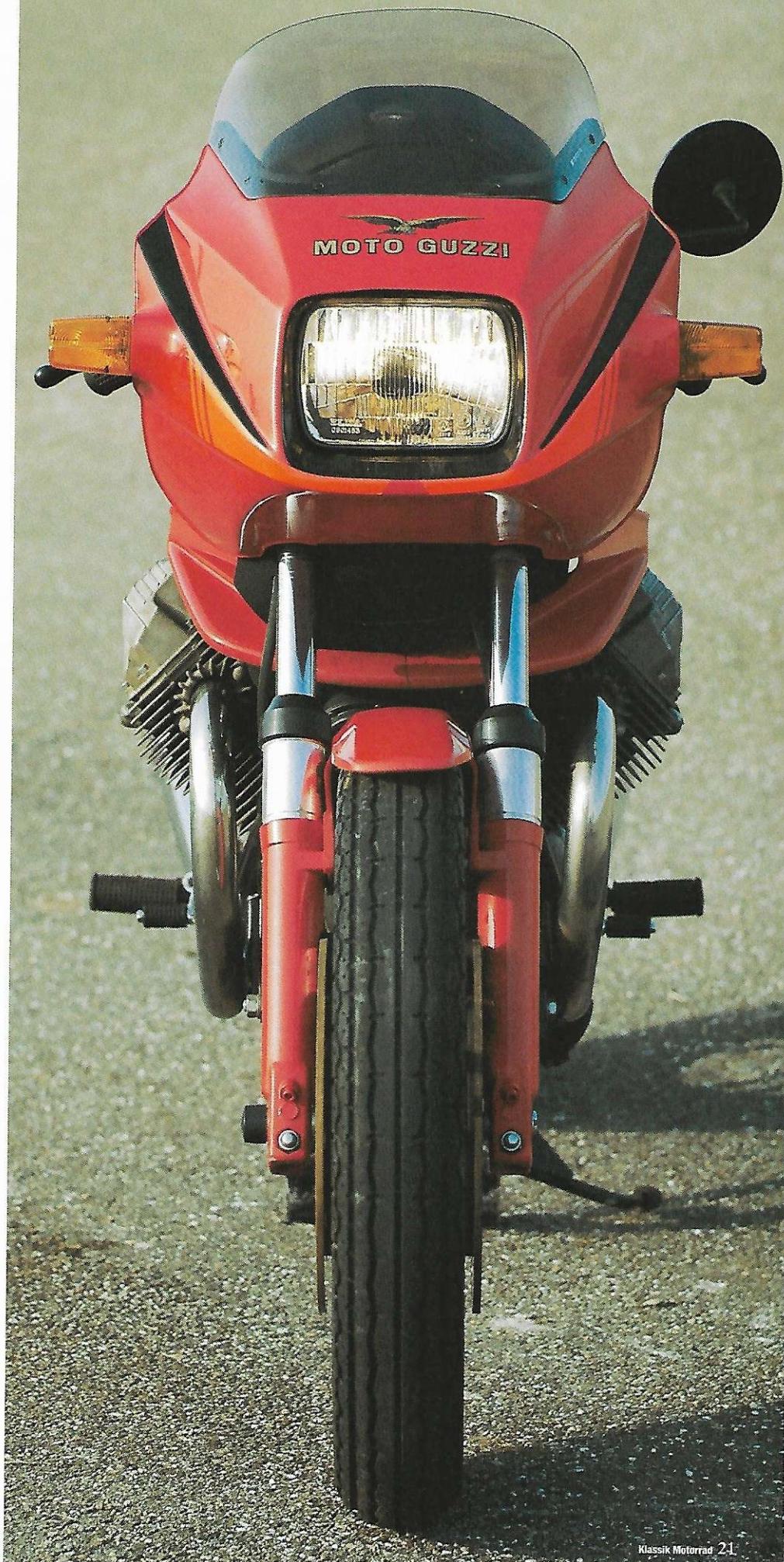
243 Kilogramm. Die Fahrleistungen litten allerdings kaum darunter. Die Le Mans II spurtete in wenig mehr als fünf Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h, schaffte die Viertelmeile unter 14 Sekunden und schwang sich unter einem klein gemachten Fahrer zu knapp über 200 km/h Höchstgeschwindigkeit auf.

Der deutsche Importeur gab für die Le Mans II 74 PS bei 7700/min, also etwas mehr gegenüber dem Vorgängermodell, an. Doch die Art der Leistungsentfaltung war längst nicht so harmonisch, unterhalb von 5000/min tat sich wenig, darüber schien der Motor dagegen fast zu explodieren und drehte in den ersten drei Gängen willig in den roten Bereich hinein, der bei 8000/min begann.

Mit anderen Schalldämpfern (Lafranconi, die, mit der Rosette am Mündungsende) dagegen, die es bei jedem Händler zu kaufen gab, und mit größeren Hauptdüsen in den Vergasern, schien der V-Zweizylindermotor wie verwandelt und packte schon ab etwa 3000/min kräftig zu. Richtig, das leidige Thema TÜV, aber da wussten sich Fahrer italienischer Motorräder ohnehin selbst zu helfen. Und wenn so ein amtlich anerkannter Sachverständiger mal nicht Fünfe grade sein lassen wollte – dann eben nicht. Legal? Illegal? Schietegal!

Die Nachfrage nach dem sportlichen Guzzi-Modell war hoch. 1978 waren es 560 Stück, das Jahr darauf fast 3000, und 1980 und 1981 zusammengerechnet noch einmal

Wer sagt, die kantigen Ventildeckel wären nicht schön? Stylistisch passen sie perfekt zur Verkleidungsform, wenigstens aus dieser Perspektive. Ansonsten: bitte zurückblättern



**MOTO GUZZI**

# V 1000 III Le Mans neu

Das Super-Bike für Super-Ansprüche. Schneeweiß und vollverkleidet. Die neue 1000er. Eine Spitzenleistung unter den „Formel 1 Maschinen“ der Motoren. Überlegene Leistung und hohes Drehmoment geben dem sportlichen Fahrer, was er sucht. Starke 86 PS (63 kW) bei 7300 U/min<sup>-1</sup>. Zylinder mit einer Bohrung von je 88 Millimeter. Satte Leistungsabgabe selbst bei niedrigen Drehzahlen. Begeistert der vibrationsarme Lauf. Vorbildliche Sitzposition auf der 220 km/h schnellen Maschine. Spitzentechnik – verpackt in das bewährte **MOTO GUZZI**-Sicherheitsfahrwerk. Damit die hohe Motorleistung auch sicher auf die Straße kommt.



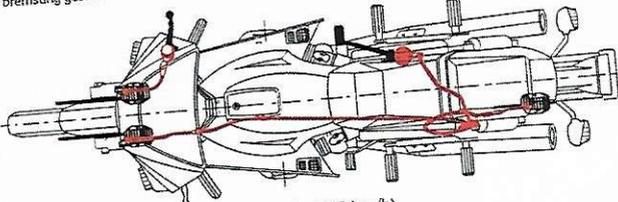
## Technische Daten:

Moto Guzzi V 1000 III Le Mans	
Motor	2 Zylinder, Viertakt, 90° V
Hubraum	942 ccm
Bohrung/Hub	88/78 mm
Drehmoment, max.	17,8 Nm (13,56 kgm) bei 6.200 U/min <sup>-1</sup>
Verdichtung	10 : 1
Leistung (GUK)	63 kW/86 PS bei 7.300 U/min <sup>-1</sup>
Kraftübertragung	5-Gang-Getriebe, Doppelkronengetriebe, Kardanwelle, Hinterrad mit integrierter Dämpfungselement
Tank	25 l
Verbrauch	ca. 7 l Super pro 100 km
Integral-Bremssystem	vorn 2 Bremsscheiben 300 mm Ø hinten 1 Bremsscheibe 242 mm Ø
Bereifung	vorn 120/90 V 18 hinten 160/90 V 18
Höchstgeschwindigkeit	über 200 km/h
Leergewicht	240 kg

## Für alle GUZZIS: Das Integral-Bremssystem (Patent)

Unabhängige Handbremse, die nur noch bei Vollbremsung gebraucht wird.

Mit einem Fuß Vorder- und Hinterrad synchron verzögern. Unter optimaler Abstimmung des Bremskraftverhältnisses durch die Hydraulik. Druckregelventil.



Vergleichen Sie die Bremswege! (bei 100 km/h)  
 44 m Moto Guzzi Integral-Bremssystem  
 60 m Konventionelle Einzelrad-Bremsen



Alleinvertrieb für Deutschland und Westeuropa:  
 Deutsche MOTOBECAVE GmbH,  
 Aachen, Straße 23,  
 4800 Bielefeld 14,  
 Tel.: (05 21) 44 46 31/  
 44 33 75  
 Telex: 9 37 316 mobyd

GUZZIS laufen mit **Castrol**

**Auf der Rückseite des Le Mans III-Prospekts die neue 1000er: Versprochen wurden 86 PS und 220 km/h Höchstgeschwindigkeit**

### Kleinserie mit mehr Hubraum

Wem die normale 850er Le Mans nicht genügte, und wer zudem noch besser bei Kasse war, konnte 1980 auf ein besonderes Angebot des deutschen Importeurs zurückgreifen: Dieser hatte in Italien bei einem renommierten Guzzi-Fachmann auf Le Mans II-Basis 100 Sondermodelle bauen lassen, mit auf knapp 950 ccm Hubraum vergrößertem Motor und mit nominell 82 PS Höchstleistung. Die mit einer eng anliegenden Vollverkleidung ausgestattete, fast 220 km/h schnelle Le Mans kostete 15 500 Mark.

Offenbar muss die Nachfrage groß gewesen sein, denn drei Jahre später gab es – wieder auf Initiative des deutschen Importeurs, erneut eine kleine Serie, diesmal auf Le Mans III-Basis. 90 mm Bohrung (statt 88) ergaben bei unverändert 78 mm Hub 992 ccm Hubraum. Eine von Schrick gefertigte Nockenwelle, Einlassventile mit 44 mm Tellerdurchmesser und 40er Dell'Orto-Vergaser halfen mit zu den – freilich äußerst optimistischen – 95 PS. Immerhin rannte diese Le Mans, mit einer mit zwei Rundscheinwerfern bestückten, bis zu den Zylinderköpfen hinunter reichenden Halbverkleidung, knapp über 220 km/h, was auf realistische 75 bis 80 PS schließen ließ. Rund 70 Exemplare sollen gebaut worden sein.



**Über die Schönheit dieser Verkleidung lässt sich streiten, nicht aber über die Farbe, die an einen OP-Saal erinnert. Eine solche Guzzi hatte einfach rot zu sein**

Konstruktions- und Ausstattungsänderungen vorbehalten!

**Wichtig und aggressiv wirkt eine Le Mans IV aus diesem Blickwinkel. Mancher Streetfighter-Umbau kann es heute nicht besser**

soviel, macht rund 7300 Le Mans II-Exemplare. Mehr war im zu dieser Zeit völlig ausgelasteten Werk am Comer See einfach nicht drin. Im Versuch wurde derweil mit Hochdruck an der Le Mans III gearbeitet, denn die Zeit offener Ansaugtrichter und einer ungehindert ins Freie mündenden Kurbelhaus-Entlüftung war endgültig aus. Und etwas leiser musste eine künftige Le Mans auch sein, um die neuen EG-Geräuschvorschriften und die in den USA geltenden Emissionswerte einzuhalten.

Die beiden Dell'Orto-Vergaser mit nach wie vor 36er Durchlass bezogen die Luft nun aus einem unterhalb der Sitzbanknase im Rahmendreieck angeordneten Ansaugkasten samt zusätzlich das Ansaugeräusch dämpfendem Luftfilter. Zwischen den beiden Krümmern (jetzt doppelwandig und hochglanzverchromt) fehlte das Interferenzrohr, und die neuen, ebenfalls hochglanzverchromten Schalldämpfer waren im Vergleich zu den schlanken, wie die Krümmer ehemals mattschwarz lackierten Lafranconi-Teilen regelrechte Keulen.

### **Mit der Le Mans III kamen neue, eckige Kühlrippen an Zylinder und -kopf, und schwarze Farbe gab es ab der Le Mans IV im Überfluss**

Am Motor fiel die eckige Verrippung von Zylinder (Lauffläche jetzt nigungsilbeschichtet) und Zylinderkopf auf, passend dazu neue Ventilhauben mit Ecken und Kanten. Und beim genauen Hinsehen war ein zwei Zentimeter starkes Zwischenstück zwischen Kurbelhaus und Ölwanne – nicht etwa, um mehr als die drei Liter Motoröl unterzubringen, sondern um das Volumen im Kurbelhaus zu erhöhen und damit zu verhindern, dass bei flotter Fahrt mit konstant hohen Drehzahlen Öl durch die Entlüftung gepustet wurde.

Optisch war die Neue mehr als eine Le Mans II, bei der lediglich auf das die Zylinder umschließende untere Verkleidungsteil verzichtet worden war. Die Lenkerverkleidung war neu, ebenso Kraftstoffbehälter (ein wahres Fass mit 25 Litern Fassungsvermögen), Sitzbank und Seitenverkleidungen. An der Teleskopgabel war der Mittenabstand zwischen den Standrohren durch neue Gabelbrücken um anderthalb Zentimeter reduziert worden, gleichzeitig wuchs der Radstand durch eine längere Schwinge um gut drei Zentimeter. Sowohl





**Mensch, duck Dich.  
Oder hatte der Fahrer  
etwa die Hosen voll?  
Das Fahrverhalten  
war wegen des 16-Zoll-  
Vorderrades jedenfalls  
höchst umstritten**

**Keine offenen  
Vergaser mehr, und noch  
weniger Musik  
durfte hinten rauskommen.  
Dann wenigstens  
eine aggressive Optik bei  
der Le Mans IV**

**Das Weitwinkel-Objektiv bestätigt  
den Eindruck: Die Le Mans IV war ein  
typischer „Blender“**

Teleskopgabel als auch die Dämpfer der Federbeine arbeiteten Druckluft-unterstützt. Und hinter der Verkleidung dominierte jetzt ein zentral im Blickfeld in die Instrumentenkonsolle eingesetzter Veglia-Drehzahlmesser mit nostalgisch anmutendem, weißem Ziffernblatt.

Sehr zum Bedauern mancher Le Mans-Freunde war das schlüpfende Ansaugergeräusch nun Vergangenheit, und das, was aus den verchromten „Keulen“ hinten heraus kam, klang ein bisschen blechern. Doch dafür stand der V-Zweizylindermotor nach wie vor gut im Futter, waren es, bei unverändert 7700/min Nenndrehzahl, mit nominell 76 PS sogar noch einmal deren zwei „Pferde“ mehr geworden. Manchem mag das wenig erscheinen, doch nicht zu vergessen: es war ja „nur“ ein 850er Motor, und umgerechnet auf die Literleistung lag die Guzzi mit rund 90 PS pro Liter immer



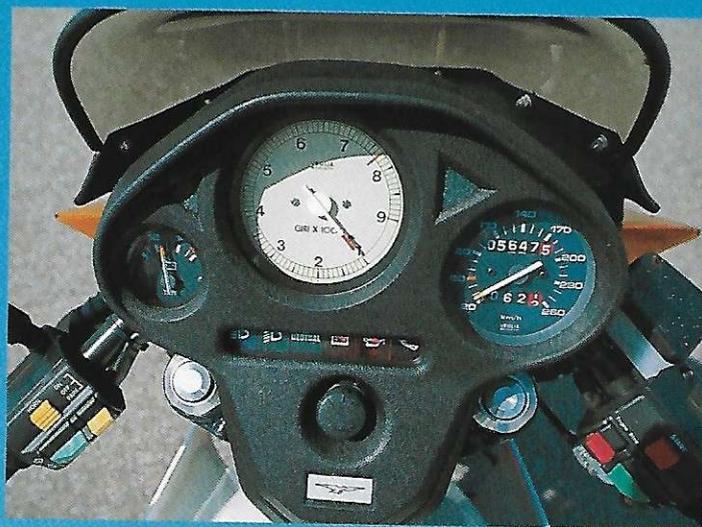
noch auf hohem Niveau. Echte 200 km/h Höchstgeschwindigkeit waren locker drin, in manchen Fällen wurden im Rahmen verschiedener Tests von europäischen Fachzeitschriften sogar noch einmal rund zehn km/h mehr erreicht.

Spätestens gegen Mitte der achtziger Jahre aber war der volle Liter Hubraum auch bei einem Zweizylindermotor unabdingbar. Und Ende 1984 war es im Hause Moto Guzzi endlich so weit: Beim Motor der Le Mans IV war das Maß endlich voll, erzielt aus 88 mm Bohrung bei unverändert 78 mm Hub, was exakt 948,8 ccm Hubraum ergab. Doch das allein genügte nicht, um auf die laut Werksangabe 81 PS bei 7400/min zu kommen. Dazu waren unter anderem ein völlig neu gestalteter Brennraum mitsamt großen Ventilen (Einlass 47 mm, Auslass 40 mm, also jeweils drei Millimeter mehr als beim 850er Motor) notwen-



**Weiß ist Trumpf, und noch einmal: wie schön kann rote Farbe sein**

**Alles beim Alten im Cockpit? Nein, denn das Tachometer-Ziffernblatt reicht jetzt bis 260 km/h. Dazu gibt's eine neue Voltmeter-Skala**



dig, die im Winkel von jeweils 35 Grad zur Vertikalen im Kopf hingen. Das Verdichtungsverhältnis betrug 9,8 zu eins, die Gemischaufbereitung besorgten zwei neu entwickelte Dell'Orto-Vergaser mit 40 mm Durchlassweite, wobei die Ansaugkanäle exakt dieser Weite angepasst waren. Und auch die Auspuffkrümmer, mitsamt den neuen Schalldämpfern schwarz glänzend eloxiert, hatten den der vergrößerten Aulasseite entsprechenden Innendurchmesser. Neu waren Slipper-Kolben mit um 1,5 Millimeter außermittiger (desaxierter) Kolbenbolzen-Bohrung, um einseitige Kolbenbelastung zu mindern und damit auch das Laufgeräusch zu reduzieren.

Das Kurbelhaus-Entlüftungssystem wurde dahingehend modifiziert, dass die Öldämpfe zwar weiterhin ins Luftfiltergehäuse geleitet wurden, sich dort ansammelnde



Le Mans V, in dezenten Farben, vor allem aber wieder mit 18-Zoll-Vorderrad



Motoröl-Reste allerdings über Schlauchverbindungen ins Kippschaltergehäuse (wo leichter Unterdruck herrscht) geleitet und damit dem Ölkreislauf im Motor zurückgegeben wurden.

Neben der neuen Optik fielen vor allem die neuen Leichtmetall-Gussräder mit fünf filigranen Doppelspeichen auf. Das vordere Rad, in einer neuen Teleskopgabel mit 40 Millimeter starken Standrohren und mit Brücke zwischen den Tauchrohren, hatte 16 Zoll Durchmesser (eine Modeerscheinung jener Zeit), das hintere 18 Zoll. Auf-

### Der Versuch, bei der Vorderradgröße der damaligen 16-Zoll-Modelle zu folgen, ging auch bei Guzzi gründlich in die Hose

gezogen waren V-Reifen der 80er Serie, vorn 120 mm und hinten 130 mm breit. Und dabei müssen sich die Guzzi-Leute furchtbar vertan haben, denn es hagelte Kritik am Fahrverhalten der Le Mans IV.

Im Vergleich zu den Vorgängermodellen war die „Römisch vier“ alles andere als handlich zu bezeichnen. Sie lief zwar bei hohem Tempo, auf der Autobahn etwa, anstandslos geradeaus, doch die Lenkpräzision auf kurvenreichen Bundes- und Landstraßen war dahin: kippeliges Fahrverhalten, hohe Lenkkräfte und dazu noch eine äußerst bockige Teleskopgabel machten auf holprigen Straßen die Fahrt zur Qual. Schade drum, denn der 1000er Motor hätte ein besseres Fahrgestell verdient gehabt. Er verhalf der Le Mans IV



Endzeitstimmung – pardon, eine Le Mans V im Abendlicht in einem Hafen an der Cote d'Azur



Sieht irgendwie fernöstlich aus: Richtig, die Hebeleien...

...samt Schaltern gab es auch an japanischen Motorrädern

nämlich zu beachtlichen Fahrleistungen: Von Null auf 100 km/h in wenig mehr als vier Sekunden, und zehn Sekunden später waren bereits echte 160 km/h erreicht. Normal sitzend waren jederzeit gut 200 km/h drin, ganz klein gemacht sogar rund 215 km/h. Und das bei einem Verbrauch, der je nach Fahrweise zwischen fünf und acht Litern Superkraftstoff lag.

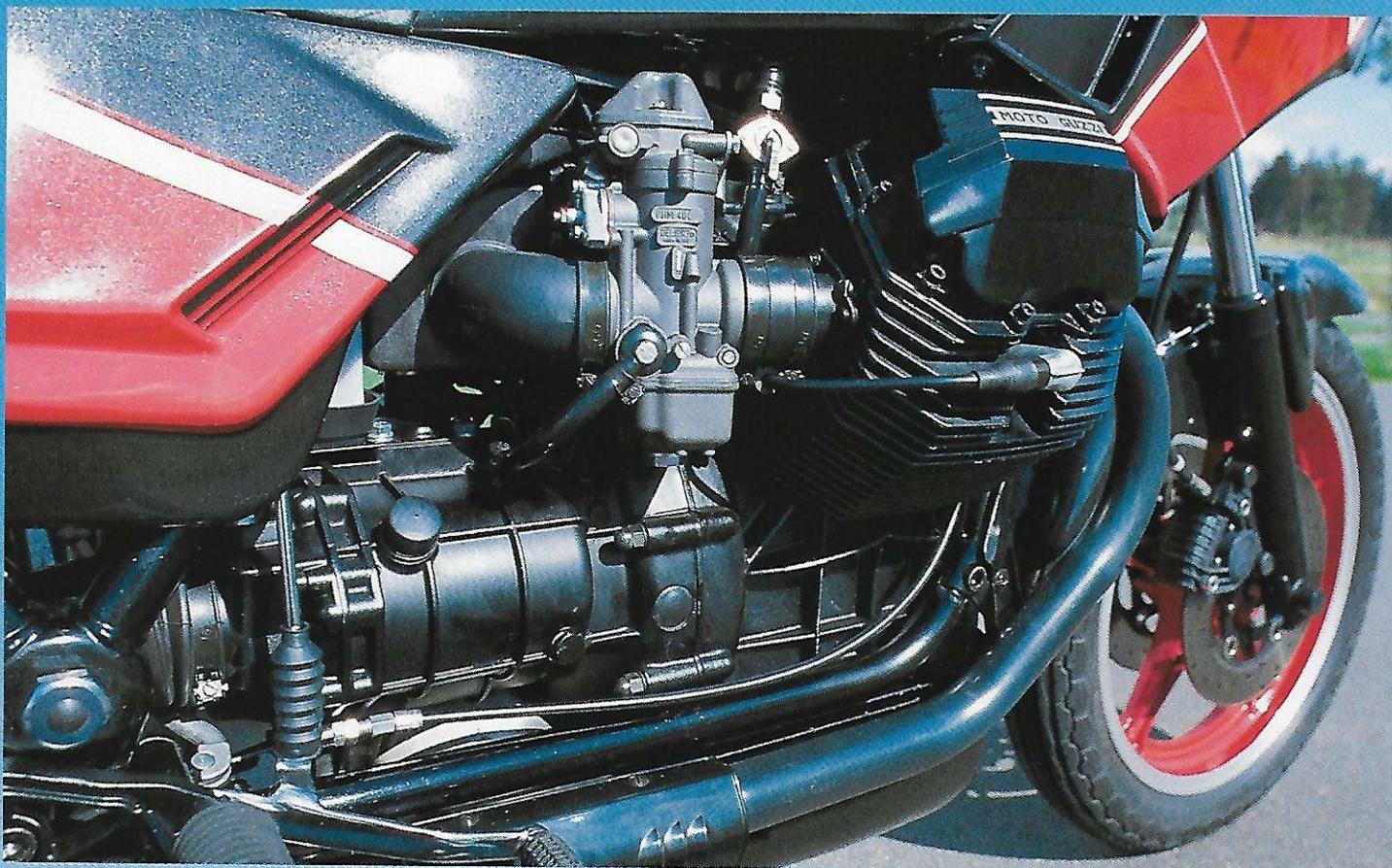
Doch die Schwächen im Fahrverhalten sprachen sich schnell herum. Moto Guzzi bemühte sich zwar um Schadensbegrenzung und setzte auf geringfügige Änderung in

der Fahrwerksgeometrie sowie in der serienmäßigen Bereifung, hielt aber fatalerweise am 16-Zoll-Vorderrad fest. Besitzer einer 850er Le Mans lachten sich ins Fäustchen, und woran ein Le Mans IV-Interessent auch noch zu knabbern hatte: Der Preis lag mittlerweile bei stolzen 13 000 Mark, 1986 sogar bei 13 550 Mark. Und dafür gab es inzwischen, wengleich aus japanischer Produktion, Sportgeräte mit 100 PS.

Das 1988er Modell, nur noch schlicht „Le Mans 1000“ genannt, kostete sogar 1000 Mark mehr. Das 16-Zoll-Vorderrad war

gegen eines mit 18 Zoll ausgetauscht worden, und damit war das Fahrverhalten endlich wieder akzeptabel geworden. Für alle Le Mans IV-Besitzer gab es das größere Vorderrad mitsamt Nachtrags-Gutachten zum Umrüsten. Ganz neu war die nun rahmenfest montierte Verkleidung.

Mit minimaler Modellpflege schleppte sich die Le Mans in die neunziger Jahre. 1993 stand sie, mittlerweile fast 18 000 Mark teuer, zum letzten Mal in der Preisliste des Importeurs. Wohl kaum einer wird ihr damals eine Träne nachgeweiht



Mit den 1000er Motoren kamen auch  
40er Dell'Orto-Vergaser



Allein auf weiter Flur:  
1988 war eine fast 15 000 Mark teure  
Le Mans V wirklich nur noch ein Motorrad  
für überzeugte Individualisten

**Jedes Ende ist auch die Chance zu einem Anfang, und deshalb gibt es seit 2001 wieder eine Moto Guzzi Le Mans**

haben. Doch im Jahre 2001 erinnerte sich Moto Guzzi wieder an die traditionsreiche Typenbezeichnung.

Was jetzt aber als „V11 Le Mans“ zu haben ist, hat außer dem Namen und dem Motorenprinzip freilich nichts mehr mit dem Original zu tun. Im Vergleich zur Ur-

Le Mans von 1976 hat die Aktuelle zwar hubraum- und leistungsmäßig zugelegt, ist dafür aber auch – was ihr deutlich anzusehen ist – ein bisschen in die Breite gegangen. Aber so ist es nun mal meistens mit Mädchen: Wenn sie in die Jahre kommen, nehmen die Rundungen zu. □



2001 erinnerte sich Moto Guzzi an glorreiche Zeiten und kritzelte dieser champagnerfarbenen, 91 PS starken 1100er V11 einfach „Le Mans“ ans Heck.

Sorry, aber so sieht ein heutiges Motorrad nun mal aus, irgendwie muss der Rest der Maschine ja auch zu den breiten Reifen passen. Aber sind wir doch froh, dass es nach wie vor noch solche Motorräder und vor allem noch von Moto Guzzi gibt



„Rosso Corsa“ heißt diese aktuelle Le Mans, es gibt sie (für 13 400 Euro) auch in schwarz. Heißt dementsprechend „Nero Corsa“

# MOTO GUZZI



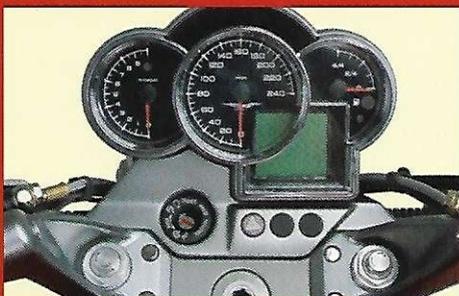
www.mls-advertising.com

## BREVA V 1100



**BREVA V 1100:** Die neue Generation der Moto Guzzi Touren-Motorräder. Italienisches Design und eigenständige Technik. Optimierte: der klassische 90°-V2-Motor mit modernster Einspritz-Technik, Doppelzündung und geregelterm 3-Wege-Katalysator.

**Neu:** Das präzise 6-Gang-Getriebe und der patentierte CA.R.C.-Kardan-Antrieb in der kompakten Aluminium-Einarmschwinge. Das per Handrad einstellbare Zentralfederbein und ein umfangreiches Zubehörpaket machen die BREVA V 1100 zu einem Tourer par excellence.



Mehr über die neue BREVA V 1100 erfahren Sie im Internet: Unter [www.motoguzzi.de](http://www.motoguzzi.de) oder über unsere Hotline\*: 0180 30 00 792. Dort können Sie sich schon jetzt zur Probefahrt anmelden.

\*Anruf zum Ortstarif



## MOTO GUZZI