

PS

Die neue
Motorradzeitung

DM 2,50
E 3496 EX

Heft 8
Ausgabe
August 1975
öS 20,-
sfr 3,20



Assen:

**PS-Mitarbeiter
Dieter Braun
schlug
Agostini**

Wir fahren:

- ★ **MV 350 S neu**
- ★ **Yamaha 650**
- ★ **Guzzi Sahara**
- ★ **Gelände-Wankel**
- ★ **König-Studie**
- ★ **zwei 50er**



Klacks

machte Messungen an der 650er Yamaha auf dem Ring und schlüsselt die TT auf.



Horst Briel

war in Assen und beschreibt die Motorrad-Studie von König in Berlin



H. zu Hohenlohe

gibt eine durchlaufende Berichterstattung vom Gang der Moto Cross-Meisterschaften.



Dieter Braun

schildert in seiner Rennstrecken-„Forschung“ den Yarama-Kurs von Madrid

LANZ-BULLDOG

(Lanz Bulldog: das war der Trecker mit dem liegenden Einzylinder-Dieselmotor mit Glühkopf, Lötlampe dranhalten, am außenliegenden Schwungrad drehen: töff – töff – töff!)



Auf der IFMA '74 wurde auf dem Moto Guzzi-Stand die Sahara als Neuauflage der Falcone, der 500er mit dem liegenden Einzylinder-Motor, gezeigt. Für viele Freunde des Dampfhammers italienischer Prägung schien diese Version im Tourenmaschinen-Look interessant. Wir fahren sie.



„Paff – paff – paff – paff“ – man kann die Arbeitstakte zählen, wenn die Sahara auf dem Kippständer im Leerlauf mit warmem Motor vor sich hinstampft. Im Rhythmus des liegenden Einzylinder 500ers schaukelt sie vor und zurück. Dezent schnauft es am großen Luftfilter, aus den beiden übereinander liegenden Schalldämpfern töfft es dumpf und leise. Ein wenig Ventiltriebclickern.

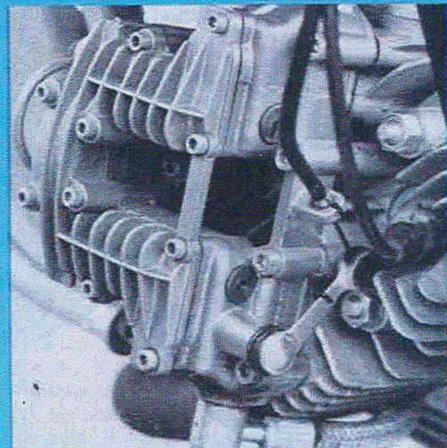
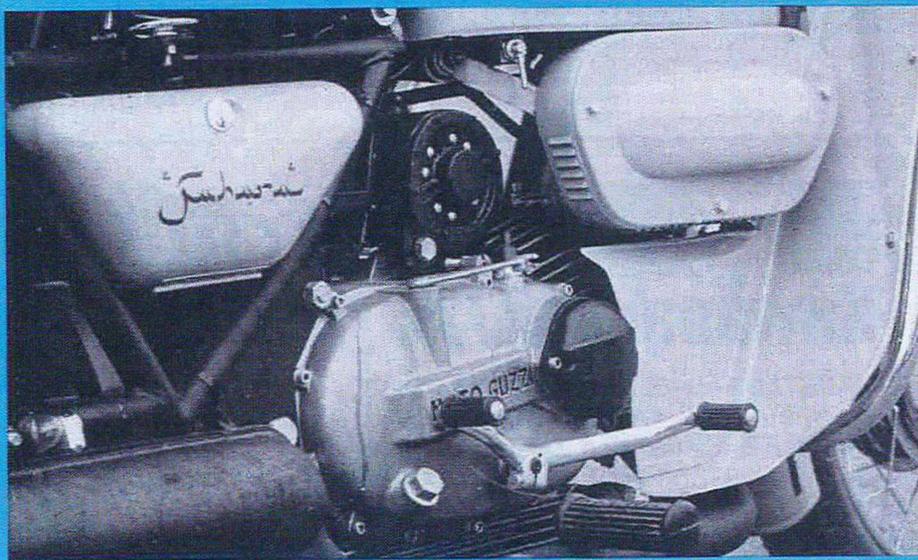
Wir haben sie gleich disrespektlich Lanz-Bulldog getauft!

Wo immer man die Sahara hinstellt wird sie zum Mittelpunkt einer Ansammlung von Neugierigen. Ob alte Fahrersleute, denen ein eigentümlicher Glanz in die Augen kommt, oder junge Motorradfreunde, die nach Baujahr und Hubraum fragen – sie alle sind vom sandfarbenen Afrika-Korps-Nostalgie-Look, dem mattschwarzen, soliden – und gespanntauglichen! – Rahmen und dem dicken Zylinder beeindruckt. Der arabischstylisierte Schriftzug Sahara, die Luftdruckangaben auf den Kotflügeln geben die aparte Note.

Sind es die Äußerlichkeiten, die jedes Auftauchen mit der Sahara zur großen Schau werden lassen – der besondere Reiz dieser Maschine liegt im Fahren selbst. Es ist ihre Eigenart, die sie von den anderen Maschinen heutiger Prägung heraushebt.

Es beginnt mit dem Anfassen der abgestellten Maschine. Man merkt sofort die 214 kg Trockengewicht, plus den vollen 20-Liter-Tank. Allerdings ist dies beim Manövrieren mit dem mäßigen Einschlag spürbar, wobei auch dankbar festgestellt wird, daß das Gewicht unten liegt. Beim Aufbocken auf den Abrollständer ist es überraschend, wie leicht man durch Fußdruck, ohne Zerrn, den Brocken auf den Ständer bekommt.

Der Start ist jederzeit problemlos. Zündschlüssel herumdrehen, Dekompressionshebel – unter dem Kupplungshebel – anziehen, Anlasserknopf drücken, Deko loslassen und: paff – paff – paff! Bei kaltem Motor kann man die voll gezogene Starthilfe nach kurzer Zeit öffnen. Warmlaufenlassen für den Ölkreislauf ist auch hier angebracht.



oben links: Der „Lanz Bulldog“. Die Verkleidung mit der Markenaufschrift deckt die außenliegende große Schwunghelbe und den Keilriemenantrieb zur Lima ab.

oben rechts: Hier dominieren die beiden Schalldämpfer und die Luftfilterabdeckung.

Mitte links: Über dem Motorgehäuse – gemeinsam mit dem Getriebe – die große Lima. Der Spritzschutz fängt das Wasser vom Vorderrad von den Beinen des Fahrers ab, lenkt es über Zündspule, Vergaser und mehr edle Teile – denen es aber nichts anzuhaben scheint!

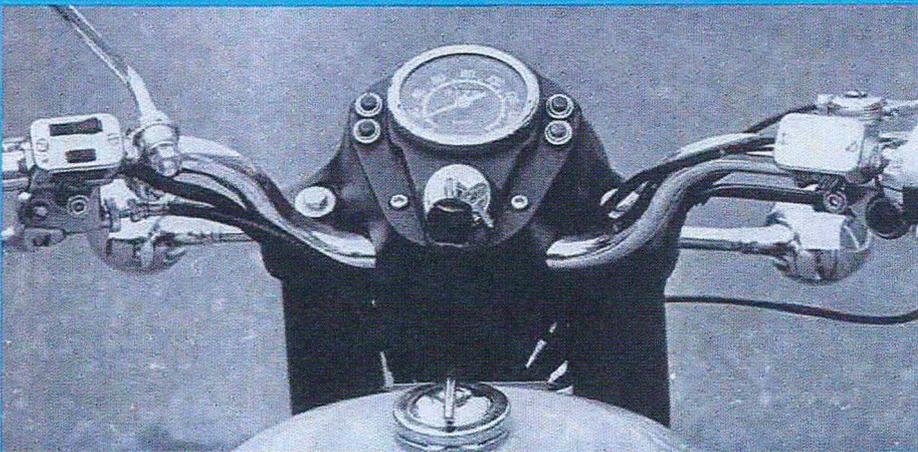
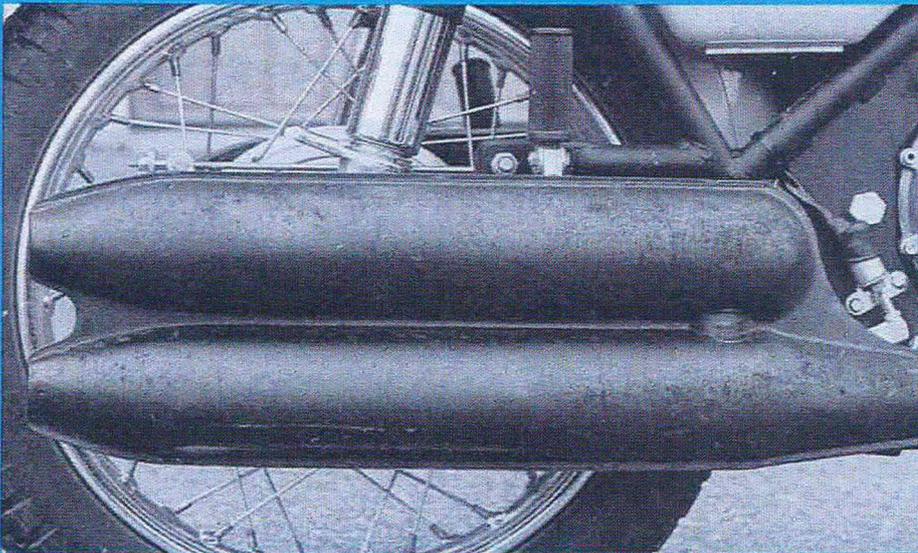
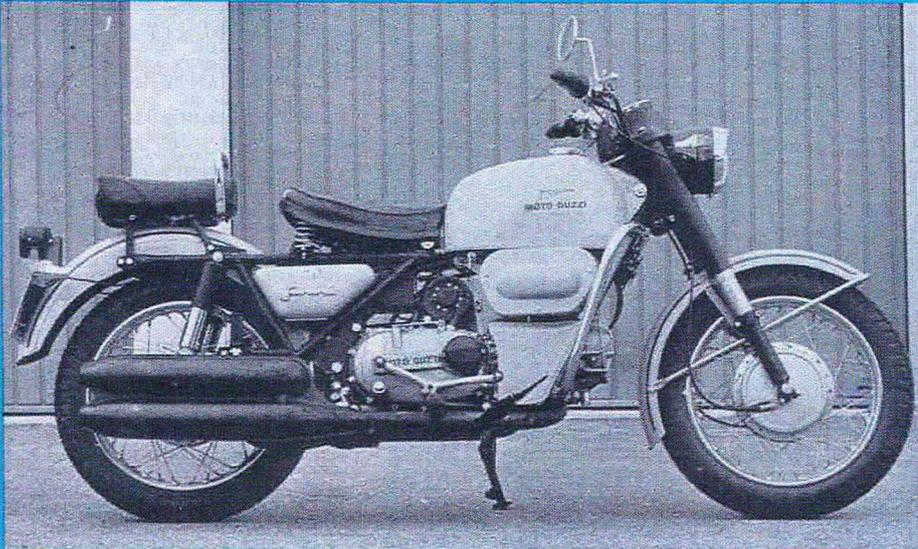
Mitte rechts: Am unteren Topf die Spuren der Kurvenkratzer.

links: Ein wenig zerklüftet wirkt der Kopf, bleibt aber sauber, zur intensiven Luftkühlung kommt bei Regen noch eine Sprühwasserkühlung dazu.

rechts: Die Lenkerpartie wird durch die ungünstigen Schalter in ihrer funktionellen Auslegung eingeschränkt.

Moto Guzzi

شده لیسکی



Das Anfahren ist bei kalter Maschine durch die klebende Kupplung „sprunghaft“ – es sei denn, man hat die Kupplungsscheiben durch kurzes Schieben mit eingerücktem Gang gelöst. Mit warmem Motor spürt man auch bei zügig mäbigem Gasgeben beim Anfahren ein Leichtwerden der Vorderhand und, daß ein erheblicher Teil der 25 DIN PS als echte Ackergäule in den unteren Drehbereichen ansäßig sind.

Die Nadel eines Drehzahlmessers würde allerdings nur allmählich in höhere Bereiche klettern. Aber ohne Drehzahlmesser merkt man die höheren Bereiche auch. Wenn sie höher dreht, telegrafieren die Fußrasten und der Tank dem Fahrer unmißverständlich, d ß es Zeit ist, den nächsten Gang zu nehmen.

Das Schalten mit der langen Wippe ist nu

nung der Drehzahlspannen geräuschlos zu bewerkstelligen. Wenn man es eilig hat – und bis man sich „eingefahren“ hat – sind Geräusche und beim Einrücken eben hinzunehmen. Die Wippe sitzt hoch und erfordert das Anheben des Fußes von der Raste. Höherlegen der über einen weiten Bereich verstellbaren Fußrasten bringt hier eine Erleichterung, nicht aber beim Fußbremshebel, der sich gegen die Raste abstützt. Ein Gummipuffer, oder besser noch eine Einstellschraube, wären hier angebracht. Die ausreichend dimensionierte Hinterradbremse erfordert mehr Gefühl in der Dosierung, als mit angehobenem Fuß beim Anbremsen auf Nässe möglich ist.

Die vordere Duplexbremse war gut und leicht zu betätigen, sie litt in der Wirkung am auftretenden Fading und einer stauchenden Seilhülle. Ihr weiches Einsetzen erlaubte ihre Betätigung auch in den möglichen Schräglagen.

Bei einer langen Regenfahrt über 300 km war die Vorderradbremse schlicht weg. Da half auch kein noch so langes Trockenbremsen. Die Wirkung stellte sich erst nach langer trockener Strecke allmählich wieder ein.

Ansich bremsst man mit der Sahara nicht so viel – bei überschaubaren Verkehrslagen genügt es den Hahn zuzumachen und der Motor verzögert mit Gummiwandeffekt.

Wenn es um ein Eck geht, und man hat einmal zu wenig mit dem Absatz die Wippe niedergetreten, so ist dies kein Grund mit schleifender Kupplung zu zaubern. Die Sahara geht mit den Drehzahlen in den Keller und beim Aufmachen ist es, als säße man auf einem Trecker: paff – paff – paff, paff, paff, papapaff zieht sie heraus – ohne sich zu verschlucken! – so richtig Dampfhammer von einst!

Allerdings ist die Beschleunigung auch von einst!

Beim Überholen ist da nichts mit herunterschalten, aufmachen und huuuuu! muß, wie mit einem leicht untermotorisierten Kleinwagen die Situation schon

LANZ-BULLDOG

Moto Guzzi

genau abwägen, ehe man zum Überholen ansetzt.

Der ruhigste Marschbereich lag bei dem noch nicht freien Motor bei etwa Tacho 90 oder 110. Dazwischen waren die Vibrationen stärker und mit metallischen Nebengeräuschen gab der Motor an, daß dies der kritische Drehzahlbereich war. Nach 500 km BAB und Bundesstraße in einer Naht, war auch in diesem Bereich der Motorlauf ein wenig weicher geworden. Frei wird der Motor aber erst nach ca. 4000-5000 km Fahrtstrecke.

Steigungen lassen das Gewicht durch merkliches Abfallen spüren. Man könnte durch Stehenlassen in Kurven ausgleichen, um auf akzeptable Landstraßenschnitte zu kommen. Vom Fahrgestell her wäre dies durchaus drin, auch auf welliger Fahrbahn. Die Gabel schluckt die Unebenheiten, sie führt einwandfrei. Die Schwinge hält das Hinterrad am Boden, nichts wackelt oder eiert...

Wenn nicht links der Seitenständer - der Trittpin war schnell abgefahren! - und rechts die abstehenden Dämpfer die Schräglagen heftig einschränken würden, besonders rechts. Gegen ein häufiges Funkenziehen (und Abschmirlen des Dämpfers!) spricht auch die Befestigung der Auspuffanlage mittels nur zweier Schrauben vorn am Auslaßflansch und hinten am schweren Doppelauspufftopf in einer Schwingmetall-Lagerung. Häufige Kontrolle der Flanschschrauben ist ange-raten.

Der Fahrkomfort wird durch den breiten, gut gepolsterten Sattel geprägt, der das Erreichen guter Schnitte auch über lange Distanzen ermöglicht. In Ruhe und ohne das hektische Treiben moderner, schnell-drehender Motoren.

Man muß sich - im Vergleich zu Sitz-bänken mit ihrer direkteren Fahrzu-standsübertragung - erst daran gewöh-nen, daß das Sitzfleisch einem ein weg-gehendes Hinterrad und ähnliche Alarm-zeichen telegraphiert, bis man merkt, daß nur der Sattel weich federt und das Hinterrad durch Dellen und über Buckel rollte, auch in Schräglage. Für den Sozius auf dem ungefederten, hochgepolsterten Sitz mit Handgriff a la Wehrmachtsskrad - und dem Schwerpunkt weit hinter der Achse! - ist Stufe III der Federbeine und der Reifendruck von 2,6 atü kein Mittel zur Erhöhung des Sitzkomforts. Für den Piloten dagegen Voraussetzung für gezielte Kursbestimmung, zumal der Sozius anderthalb Stockwerke höher thront. Und sich in einem völlig ungefe-derten Bereich fühlt (?).

Die, auf der IFMA '74 gezeigten Pack-koffer und die Gepäckträgerbrücke sind passender zur Konzeption der Maschine. Unsere Testmaschine war leider mit dem Sozius ausgestattet.

Die bauartbedingte Schüttelei strapaziert die Elektrik, deren auffallendstes Merk-mal - neben der großen Batterie - die gewichtige und leistungsfähige Bosch-Lichtmaschine im PKW-Format ist. Die Lima ist zugleich Anlasser, kommt aber

genausowenig ohne Betätigung des Dekos gegen die Kompri an, wie der Fuß eines einzylindrige Halbliter-Viertakter unge-wohnten Fahrers.

Das Scheinwerferlicht reicht für sicheres Fahren bei Nacht. Das Abblenden mit dem links sitzenden rechteckigen Schalter ist stark gewöhnungsbedürftig. Mit Hand-schuhen trifft man ohne Hinsehen eher den Hupknopf davor. Die Verzögerung in der Betätigung wird oft von freundlichen Autofahrern mit einem Aufblenden einer H 4-Batterie quittiert. Gleich unbequem ist der Blinkerschalter rechts, den man mit Handschuhen ohne Loslassen des Drehgriffes nicht betätigen kann. Zum Linksblinken wurde die linke Hand im „Übergriff“ genommen. Mit Tankruck-sack war dies aber nicht mehr möglich. Zur ungünstigen Position der vom Importeur nachgerüsteten Schalter kommt noch die Eigenart, erst in der jeweiligen End-lage am Anschlag anzusprechen. Man vermisst die funktionelleren Schalter der /5 BMWs oder der Japaner.

Die Vibrationen haben niedrigere Frequen-zen und bringen eher Wackelkontakte, als Fadenbrüche der Birnen. Die Sahara „schaffte“ eine herausgeschüttelte Blinkerbirne, einen Fernlichtfaden und den Bremslichtfaden dazu.

Das Handbuch - englisch - aber gut bebildert, war eine Hilfe bei Wartungs- und Pflegearbeiten, nicht aber das Werk-zeug, dessen Schraubenzieher„attrappe“ beim ersten, zarten Einsatz brach, und das keinen Schlüssel für die Ölablaß-schraube enthielt. Ohne Eigenbau-Spezial-trichter ist das Einfüllen der drei Liter ein verlustreiches Geduldspiel.

Die Qualität des mitgelieferten Werkzeugs entspricht nicht dem Standard der Verar-beitung und ist nicht ausreichend. Die Wartung wird problematisch, denn zum Nachspannen der Kette muß man die Auspuffanlage abbauen, oder sich einen „Spezialschlüssel“ für die rechtseitige Kontermutter zurechtbiegen. Beim Hinterradausbau ist die Schalldämpfer-anlage gleichfalls im Wege.

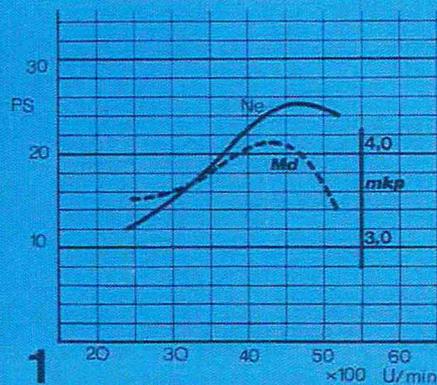
Vergaser- und Zündeneinstellung sind durch gute Zugänglichkeit leicht zu bewerk-stelligen, allerdings ist für die Vorzün-dungskontrolle ein Stroboskop unerläß-lich.

Die aufrechte Fahrerhaltung auf dem komfortablen Sitz paßt zum gemächli-chen Tempo der Sahara und läßt über lange Distanzen keine Müdigkeit auf-kommen. Der verhältnismäßig große Tank - für heutige Begriffe! - und der relativ geringe Durst bei korrekter Vergaser- und Zündeneinstellung geben einen Aktions-radius von ca. 300 km. Und im Vergleich zu einer modernen Sprinterin erzielt man mit dem Lanz-Bulldog damit letztthin doch ansehnliche Schnitte. Getrübt wird die Freude jedoch spätestens an der nächsten langen Steigung oder beim Versuch auf schnellen Straßen aus dem Kolonnen-tempo heraus zu überholen - da vermisst man Leistung, die einer so gewaltigen Maschine dieser Hubraum-klasse bei den heutigen Verkehrsverhält-nissen bei uns zur Abrundung der Alltags-brauchbarkeit bitter notwendig wäre. *svn*

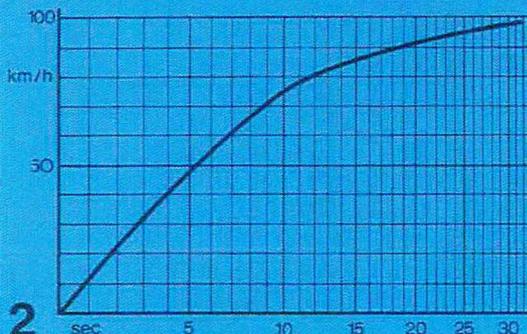


Technische Daten

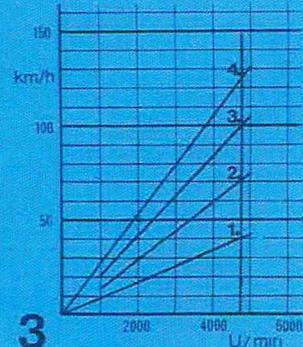
Motor: Einzylinder Viertakt ohv, Bohrung/Hub: 88/82 mm, 499 cm³, Verdichtung: 6,86, 25 DIN PS/4800 U/min, Alu Zylinder mit Gußeisen-Laufbuchse, Zylinderkopf Alu mit Guß Ventilsitzen, Kurbelwellenlagerung: Kugel-lager Antriebseite, Rollenlager Ventiltriebseite, Pleuellager AL-TIN Legierung, Vergaser: 1 Dell'Orto VHB 29A.
Primärtrieb: schrägverzahnende Räder 1:2 (30/60).
Getriebe: IV. Gang: 3,21 (14/30-18/27), 1,8 (10/24-18/27), 1,25 (24/20-18/27), 1.
Sekundärtrieb: Rollenkette 5/8 x 9,6" 2,187 (16/35). Gesamtübersetzung: 14,04, 7,87, 5,46, 4,374.
Rahmen: Doppelwiegen-Rohrrahmen.
Federung: Telegabel/Schwinge.
Räder/Reifen: 18 x 3/3.50 x 18 vorn und hinten.
Bremsen: Duplexbremse vorn, Simplex hinten.
Abmessungen: Radstand: 1450 mm, Länge: 2170 mm, Breite: 770 mm, Höhe: 1040 mm, Bodenfreiheit: 150 mm, (mit Sozius: 120 mm).
Gewicht: 214 kg.
Tankinhalt: 19 Liter, davon 1 Liter Reserve.
Elektrische Anlage: 12 V, Batterie 18 Ah, Batteriezündung, Kerze 225.



1 Die Leistungskurve



2 Die Beschleunigung wurde bei km-Stand 1294 gemessen - der Motor war noch nicht frei.



3 Das Gangdiagramm