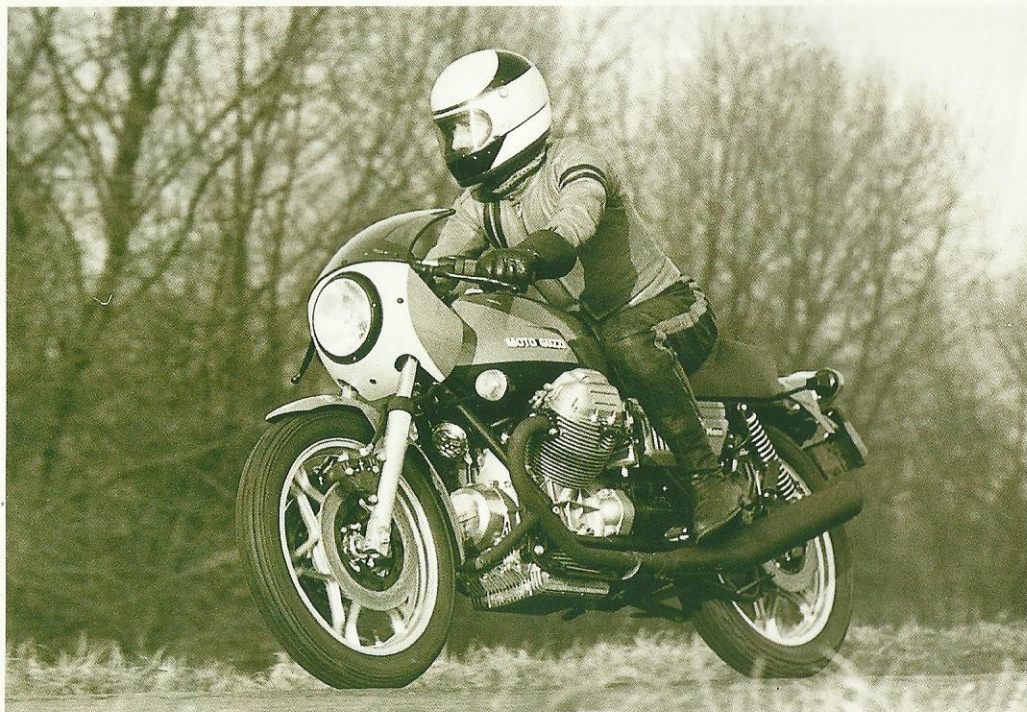


Moto Guzzi 850 Le Mans 1975 - 1992

Technische gegevens



motor: luchtgekoelde 90 graden viertakt V-twin
cilinderinhoud: 844 cc
boring x slag: 83 x 78 mm
compressieverhouding: 10,2:1
frame: dubbel wiegframe
versnellingen: vijf
transmissie: cardan
vering: voor telescoopvork,
achter stereodempers
remmen: voor dubbele
300 mm schijven,
achter 242 mm schijf
banden: voor 3.50 x 18,
achter 4.10 x 18
tankinhoud: 22,5 liter
gewicht: 215 kg
vermogen: 81 pk
bij 7.300 tpm
topspeed: 215 km/u
prijs (in 1976): f 11.999,-

Moto Guzzi 850 Le Mans 1975 - 1992

Wie de

geschiedenis van Moto Guzzi bekijkt, ziet

dat het merk altijd een duidelijk herkenbaar gezicht heeft. Vanaf de oprichting door Carlo Guzzi in 1921 staat de liggende eencilinder centraal. Eerst zijn de 500 cc-modellen Normale en Sport, na de Tweede Wereldoorlog de 250 cc Airone en Astore en tot diep in de jaren zestig de inmiddels legendarische Falcone de boegbeelden van het merk met de adelaar. Vanaf 1967 laat Guzzi met de grote V-twins een compleet nieuw gezicht zien. De V7 zet de toon die tot op de dag van vandaag in de lijn van de California's voortduurt. Het is het imago van de zware, massieve toerbuffers met die zo kenmerkende V-blokken.

Maar wie Moto Guzzi alleen wil zien als een producent van zware toerfietsen doet de onderneming uit Mandello del Lario veel tekort. Want naast de opgetuigde kilometervreeters oogst de fabriek in 1975 veel bewondering met de Le Mans. Een slanke, gedrongen motorfiets die uiteraard is voorzien van een V-twin, het tot 844 cc opgeboorde blok van de S3. De machine valt op door z'n fraaie, hoekige bouw en z'n voor de sportklasse opvallende cardanaandrijving. Minstens zo opmerkelijk is het geïntegreerde remsysteem. De linker van de beide gietijzeren remschijven in het voorwiel wordt tegelijkertijd met de schijf in het achterwiel door het voetpedaal bediend. De sportieve Guzzi oogt als een compacte café-racer met z'n laag geplaatste stuurhelften, gewelfde tank, gestyleerd stuurkuipje, open 36 mm Dell'Orto-carburateurs en ultrasportieve zitpositie. Alles resulterend in een uitgesproken Spartaanse zithouding, extra benadrukt door een racy, dus plankharde vering.

Uiteraard lopen de prestaties synchroon met het supersportieve voorkomen. Met 81 pk aan boord zijn alleen enkele zwaardere Japanse fietsen hem de baas, maar dat compenseert de Le Mans met z'n messcherpe stuurkwaliteiten. Door zijn superbe weggedrag, z'n massa aan bottompower en eigenzinnige uiterlijk boeit de Le Mans een grote schare liefhebbers. Niet verwonderlijk dus dat Moto Guzzi zijn sportieve uithangbord een lang leven gunt. In 1981 verschijnt de tweede versie en twee jaar later komt de Le Mans 3 op de markt. Na een model 4 in '87 en 5 in 1988 zorgt de Nederlandse importeur in 1992 voor een passend slot van de Le Mans. Op haar verzoek verschijnt een 'ultima editione' genummerd van 1 tot 100. Een hommage die door middel van een koperen plaatje op het dashboard tot uiting wordt gebracht.