

Rij-  
impressie

**MOTO GUZZI**  
**850**  
**'Le Mans'**



# 210 KM/UR PLUS!

Veel motormannen zullen verlekkerd hebben zitten kijken naar de foto's van Moto Guzzi's nieuwste raspaardje, de razendsnelle 210 km/uur plus 850 Guzzi Le Mans. Hoewel er nog wel eens beweerd wordt, dat de racerij in zijn huidige vorm weinig of niets bijdraagt tot de ontwikkeling van de standaard motorfietsen — een stelling waar wij het overigens niet mee eens zijn — geldt dit zeker niet voor de lange afstands-races. De enkele maanden geleden in Milaan geïntroduceerde 850 Le Mans is namelijk in veel opzichten een regelrechte afstammeling van de in 1972 in de Franse Bol D'Or door de fabriek ingezette machines, welke destijds gereden werden door de bekende gebroeders Ernesto en Vittorio Brambilla en de ook niet onbekende equipe Mandracci-Riva.

De in 1972 zeer veel indruk makende 850 cc Bol D'Or Guzzi, persoonlijk gecoached door constructeur Lino Tonti, sloten de beroemde Franse lange afstands-race op het Bugatti circuit in Le Mans niet winnend af, maar totdat de pechduivel toesloeg met valpartijen en schakelmoeilijkheden, leek het daar 20 van de 24 uur wel op.

Vergelijken we nu de specificatie van de nieuwe 850 Le Mans met die

van de in 1972 gereden Bol D'Or kanonnen, dan zien we, dat het echte broers van elkaar zijn. De Bol D'Or racers hadden namelijk hetzelfde frame als de huidige machines, dezelfde boring/slag (83 x 78 mm, 844 cc) als de huidige 850 Le Mans en... hetzelfde gekoppelde hydraulische remsysteem als de huidige machines!

Al in 1972 racete Guzzi met een remsysteem, waarbij het voetrem-

*De nieuwe 850 Le Mans oogt nog lager en compacter dan de 750cc V7 Sport*



*Het nieuwe uitlaatsysteem is uitgevoerd met twee balancepijpen tussen links en rechts.*

pedaal de schijfrem in het voorwiel en achterwiel gelijktijdig bediende, eveneens via tussenkomst van een remkrachtverdelers die 70 procent van de remkracht doorgaf aan de voorste schijfrem en 30 procent van de remkracht aan de schijfrem in het achterwiel. Met de hand werd — evenals nu — de tweede schijf in het voorwiel bediend.

De 850 Le Mans is in veel opzichten een geperfectioneerde versie van de 750 cc V7 Sport (hoewel dit volgens insiders nauwelijks mogelijk is). Er is niet alleen veel werk gemaakt van het rijwielgedeelte, maar ook van het blok. De cilinderinhoud bedraagt nu via een boring/slag verhouding van  $2 \times 83 \times 78$  mm 844 cc. Bij een compressieverhouding van  $10,2 : 1$  — wat vrij hoog genoemd mag worden — wordt de motor nu opgegeven voor een vermogen van niet minder dan 81 Cuna-pk bij 7600 tpm, waarmee de machine een topsnelheid moet kunnen halen van méér dan 210 km/uur. De ruim 80 paardekraften worden gevoederd door twee imposante Dell'Orto carburateurs, elk met een doorlaat van 36 mm. De carburateurs zijn niet aangesloten op een luchtfilter, maar bezitten wel aanzuigkelken met gaas-beschermer. Verder een acceleratiepomp, een startchoke en een ingenieus bedieningsmechanisme voor de gasschuiven, te zien boven op de gasfabrieken.

In verband met homologatie-eisen voor de Amerikaanse markt heeft de Le Mans nu linkse schakeling. Voor een cardan-motor schakelt de Guzzi 5-bak bijzonder goed, in het bijzonder in de hogere versnellingen. De koppeling functioneert uitstekend, komt goed vrij en grijpt soepel aan. Het inschakelen verloopt absoluut geluidloos en men voelt geen enkele schok in de transmissie. Schakelen van één naar twee (en terug) wil nog wel eens gepaard gaan met een lichte klik — een korte schakelpauze tussen de versnellingen voorkomt dit — maar in de hogere versnellingen schakelt de Le Mans goed.

Het transmissiegedeelte bestaat uit een droge, meervoudige platenkoppeling (2 platen), een hulpas met de overbrenging  $1,235 : 1$ , een 5-versnellingsbak (interne verhoudingen  $2,0 - 1,388 - 1,047 - 0,869 - 0,750 : 1$ ) en het nieuwe type cardan ( $4,714 : 1$ ), dat qua grootte en vorm mooi past bij de hydraulische schijfrem in het achterwiel.

Evenals de V-1000 en de andere 850-typen heeft de Le Mans een verwisselbaar oliefilter in het olie-circulatie systeem. Het verwisselen van het filter is echter nog niet zo eenvoudig (elke 15.000 km), omdat het filter binnenin het carter zit en telkens de carterpan gedemonteerd moet worden.

Het nieuw ontworpen uitlaatsysteem met twee balanspijpen tussen links en rechts weet de verbrandingsklappen niet alleen goed te dempen, maar de vormgeving draagt veel bij aan de sportieve verschijning van de 850 Le Mans. De dempers hebben ter hoogte van de voertrussen een lichte knik, waardoor de pijpen onder een lichte hoek naar boven wijzen.

Stonden de Guzzi's al bekend als machines die qua stureigenschappen en wegligging bijna niet te kloppen zijn, de 850 Le Mans voldoet aan alle voorwaarden om het

net nog iets beter te doen, hoewel wij dat tijdens onze korte rij-impresie, waarbij de regen helaas in stromen omlaag kwam, niet konden beproeven. Met een droog gewicht van 198 kg is de machine weer iets lichter geworden dan de V7 Sport, hetgeen o.a. te danken is aan de toepassing van polyester voor de zijdeksels en de spatborden, de gegoten lichtmetalen wielen en het toepassen van lichtmetalen schijven, welke bovendien nog driffig met de boormachine onder handen werden genomen. Niet alleen zijn de schijven lichter als voorheen, maar dankzij de gaatjes hebben de remmen ook minder aanspreektijd nodig onder natte weersomstandigheden.

Dat dankzij het kleinere onafgeveerde gewicht de demping van de Ceriani schokbrekers en de eigen telescoop voor een nog beter bandweg contact zorgen, zal technici duidelijk zijn. Immers, door de geringere massa van wiel, schijven en cardan kan de demping de schokken beter en sneller verwerken, zodat de

wegligging nog beter geworden moet zijn dan deze al was.

Wie de nieuwe Guzzi 850 Le Mans voor het eerst in werkelijkheid ziet, krijgt de indruk, dat de machine nog lager en compacter is geworden dan de V7 Sport. Ook tijdens het rijden blijft die indruk bestaan, want vanaf het eerste ogenblik heeft men nooit de indruk met een 200 kg zware machine te maken te hebben.

Hoewel de machine qua zitpositie en prestaties (210 km/uur en een acceleratie over 400 meter binnen 12 seconden!) gebouwd is voor de grote weg, kan er ook heel makkelijk mee door stadsverkeer gereden worden. De motor is in het geheel niet nerveus en in twee en drie kan men comfortabel de grote stad door snorren. Bij lage toerentallen schudt de motor wat onrustig, maar zo gauw de naald boven de 4000 tpm komt, begint het leven in de pk-brouwerij pas goed. Van trillen is geen sprake, al voelt men de motor natuurlijk wel draaien.

De fabriek heeft Le Mans van huis-

uit van een klein stuurkuipje voorzien, dat aan de voorzijde gespoten is in een felle, reflecterende kleur (rood-oranje). Dit komt de zichtbaarheid uiteraard ten goede, maar anderzijds verhindert het kleine ruitje een onbelemmerde blik op de instrumenten.

Voor het overige kwam de Guzzi 850 Le Mans bij ons helemaal over als een motorfiets, zoals wij hem zelf ook gebouwd zouden hebben. Een ideaal kanon voor sportieve rijders, die voor de Le Mans waarschijnlijk wel een bedrag tussen de 12.000 en 13.000 gulden neer zullen moeten tellen.

Op de komende RAI-tweewielertentoonstelling, hoopt importeur Willy van Gent (Gerard Scholtenstraat 73, Rotterdam) u de exacte prijs te kunnen meedelen.

tekst en foto's Coen Verburg



Een verbeterde telescoop, gegoten lichtmetalen wielen en lichtmetalen schijven.



De 81 pk worden gevoederd door twee 36 mm Dell'Orto carburateurs.

