

# MOTOR

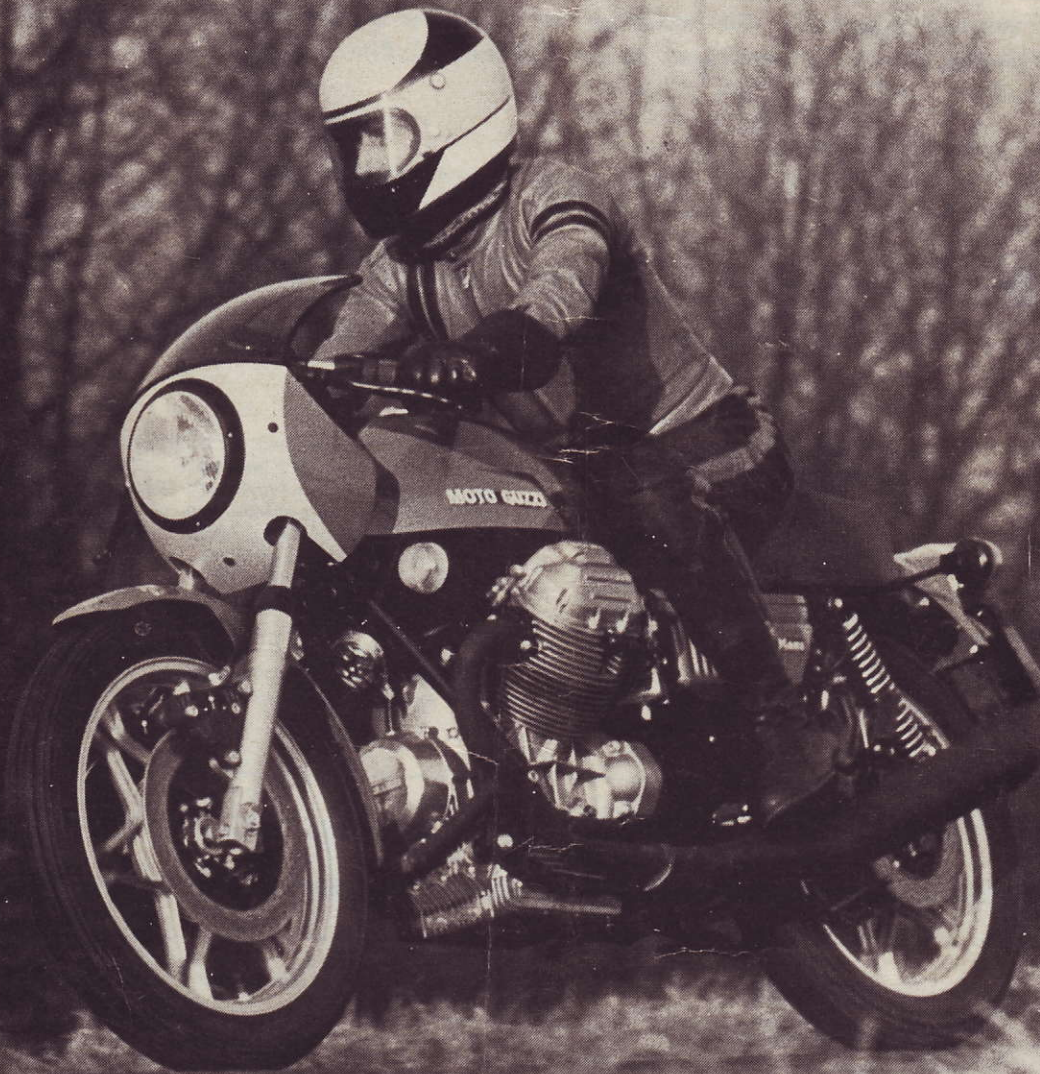
HET ENIGE NEDERLANDSE MOTORWEEKBLAD

63e JAARGANG

2 JANUARI 1976

NUMMER 1

f 1,40



**rijindruk MOTO GUZZI le MANS**  
**roadtest HONDA CB 550 four**  
**Ton van Heugten motorsportman**  
**van het jaar**

# Rijindruk MOTO GUZZI 850 LE MANS

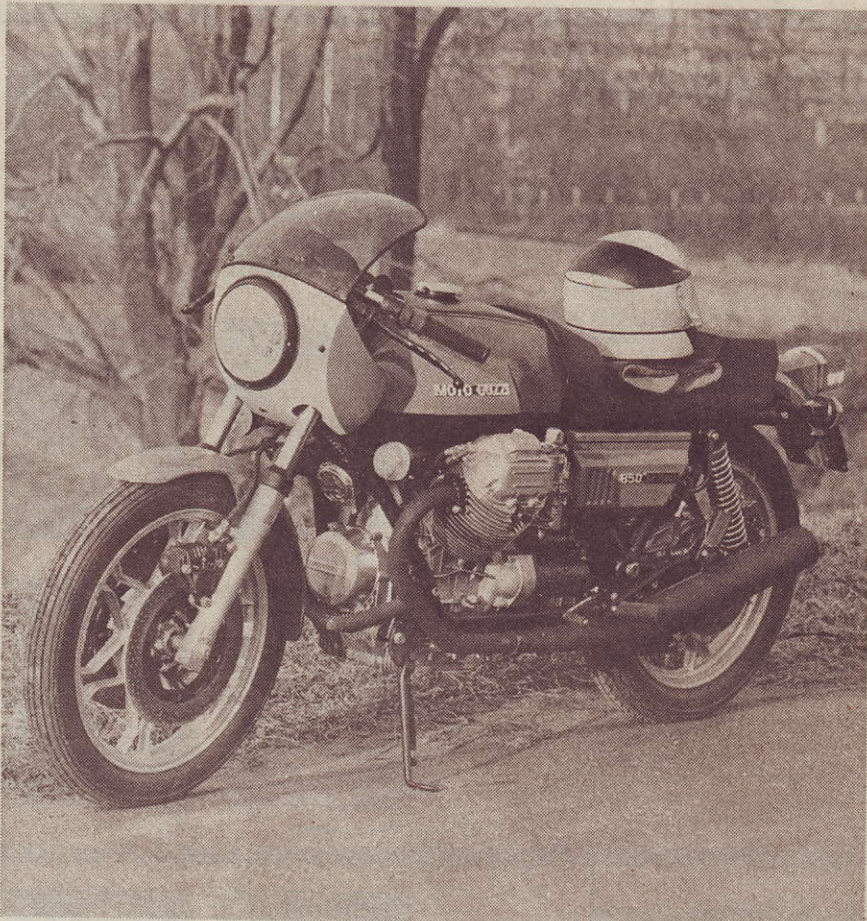
In werkelijkheid is de machine nog een stuk aantrekkelijker dan op de foto's. De combinatie van het matglimmende lichtmetaal van blok en wielen, de satijnfinish van het zwarte frame, de matzwarte uitlaten en het heldere rood van tank, zijdeksels, spatborden en koplamp-omhulling, doet het gewoon. De nieuwe vormgeving van de grote uitlaatdempers is onzes inziens zeer geslaagd. Over het zitje hebben we ons standpunt nog niet bepaald.

De 580 Le Mans is een logisch vervolg op de ontwikkelingen die gestart zijn met de V7 Sport, en doorgevoerd zijn bij de toermodellen 850T 1, 2 en 3. Hoewel er na de introductie van de V7 Sport wel enkele wijzigingen aangebracht zijn is het complete rijwielgedeelte van de genoemde motoren nog steeds gelijk aan dat van de eerste V7 Sport. Het onderframe is iets aangepast omdat er van rechtse naar linkse schakeling is overgegaan, de onderpoten van de voorvork zijn geschikt gemaakt voor de opname van de dubbele schijfrem en hebben een wat ruimere passing in de diameter waardoor de vork de stick-slip verschijnselen grotendeels kwijt raakte, en de Koni achterveerelementen zijn al jaren geleden vervangen door Ceriani's, vrij logisch voor een Italiaanse machine. De nogal forse cardan heeft verleden jaar plaats gemaakt voor een wat vriendelijker ogend kleiner en lichter exemplaar, en de komende modellenreeks is uitgerust met gegoten lichtmetalen wielen met een geheel apart uiterlijk.

De Brembo schijfremmen zijn royaal van gaatjes voorzien, een voorziening om de remmen minder vochtgevoelig te maken. Ook deze sportmachine heeft het Guzzi remstelsel waarbij de voetrem zowel de enkele schijf in het achterwiel, als een van de schijven in het voorwiel bekrachtigt. De andere schijf voor wordt door het remhendel op het stuur bediend. De in hoogte verstelbare clipons van de V7 Sport zijn vervallen. De nieuwe stuurhelften zijn niet meer verstelbaar omdat de ruimte om de vorkpoten opgevuld wordt door de lamphaken. Gebleven is de forse 22,5 liter tank die in combinatie met het te verwachten gunstige gebruik van deze grote-pottenmotor (verwachting gebaseerd op vroegere roadtests en rijdersrapporten) een behoorlijke aktieradius mogelijk moet maken.

De Le Mans wedstrijdervaring (Endurance races) steekt natuurlijk in de motor. De cilinderinhoud van 844 cc is verkregen door een boring en slag van 83 x 78 mm. Aangenomen mag worden dat de machine de nokkenas van de Sport heeft (of

Veel eerder dan verwacht kwam het telefoontje van Moto Guzzi importeur Wil van Gent „of we belangstelling hadden om een proefrit te maken met de nieuwe 850 Le Mans". Nou, dat was niet tegen dovemansoren gezegd. We hadden al zitten watertanden bij de foto's die collega Derk Evers van de show in Milaan meegebracht had, maar hadden er zeker niet op gerekend dat een van deze supersportmachines al voor de RAI in ons land zou komen. Maar hoewel de nieuwe machine de eerste maanden nog niet in serie-productie gaat had Wil v. Gent toch al op een van de voor-serie exemplaren beslag kunnen leggen, en die machine stond, brute kracht uitstralend, op ons te wachten.



een andere sportieve nokkenas; er bestaan er meer). Twee knotsen van gasfabrieken verzorgen de carburatie: het zijn  $\varnothing$  36 mm Dell'Orto's met acceleratiepomp, startsproeiers en bovenop een ingesloten hendelmechanisme voor de bediening. De carburateurs hebben aanzuigkelken met stenenvangers, maar geen luchtfilters. De machine is maar liefst 10,2:1 gecompri-meerd; we zullen er dus maar super in stoken. Als vermogen wordt in het instructieboekje 80 SAE bij 7300 tpm opgegeven.

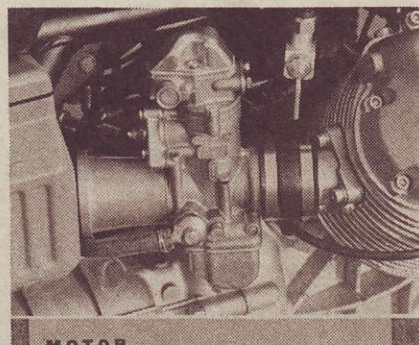
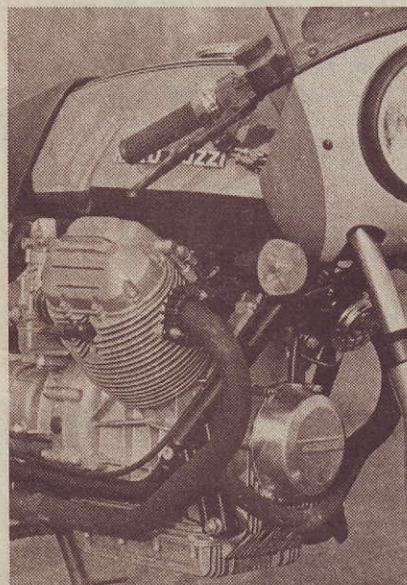
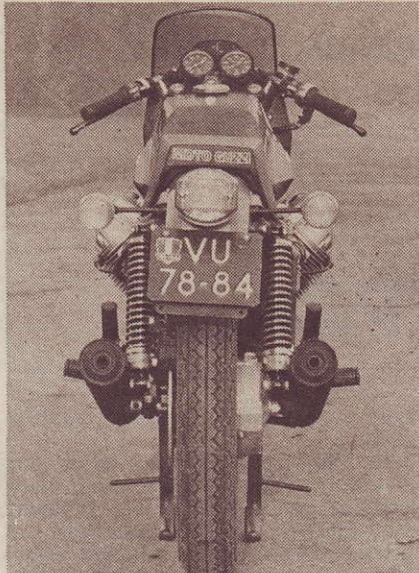
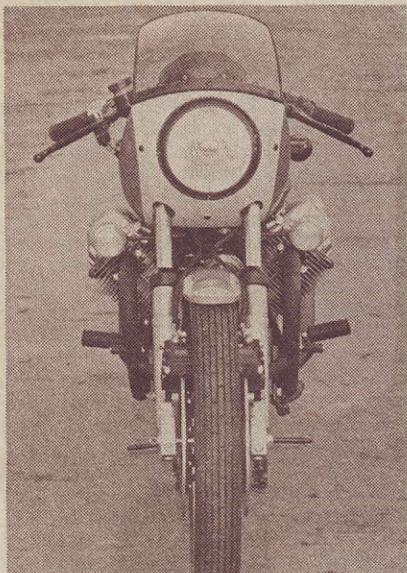
Sinds enige tijd heeft de motor ook een verwisselbaar oliefilter (de vroegere V7 modellen hadden dat niet), maar omdat dit filter binnen de carterpan gemonteerd is, moet

deze voor de verwisseling verwijderd worden; elke 15.000 kilometer een ietwat omslachtig karwei.

## ALS OP RAILS

De zithouding op de 850 Le Mans is uiterst sportief, bijna zoals op een pure wegrace-machine. De kleine verschillen die er zijn (het stuur net ietsje hoger, de voetrusten iets dieper t.o.v. het zadel en iets minder ver naar achteren) brengen het comfort dat nodig is voor een lange-afstandrace, of voor hele lange, supersnelle ritten op autowegen.

Zoals de zithouding suggereert, zo is deze Guzzi ook. De machine stuurt uiterst gemakkelijk, absoluut neutraal en volkomen stabiel. Zelfs het rommelige stadswerk, in korte



Indrukwekkend zijn de  $\varnothing 36$  mm gasfabrieken met acceleratiepomp en inwendig tuimelmechanisme voor de bediening.

Links: de motor heeft twee balanspijpen, een voor het blok, en een in het tussenstuk tussen de voorbochten, net voor de dempers.

bochten met een slecht of glad wegdek, valt goed te doen met deze voor zijn cilinderinhoud betrekkelijk lichte (198 kg droog) sportmotor. Maar echt in z'n element komt de machine pas als de horizon ver-

der weg ligt en de straal van de bochten groter wordt. Hup, gas er op en voor je het weet kruis je moeiteloos 180 km/u. Het lijkt alsof je niet hoeft te sturen. Bochten in snelwegen hoef je maar te „beden-

ken”, en de machine doet automatisch de rest. Het lijkt wel alsof ie z'n eigen lijn kiest, en dat is de ideale. De stabiliteit is onovertroffen; hobbeltjes, glooiingen en richels worden nagenoeg onmerkbaar genomen. Elke snelle bocht is een feest; klaverblaadjes met de lang doorlopende bochten oefenen een magnetische aantrekkingskracht uit: „zal ik gewoon doorrijden, of even alle vier de lussen pakken!”

De machine was met Metzeler banden uitgerust; voor een 3.50 H 18 Rille 10, en achter een 4. 10V18 Block C7 Racing Profil. Deze banden vielen eigenlijk helemaal niet op, so wie so een goed teken, maar de uitzonderlijke spoor- en stabilisatie-eigenschappen zijn mede aan deze banden te danken.

Als topsnelheid wordt 210 km/u opgegeven. Met de gloednieuwe machine hebben we dat niet gereden, maar met minder dan half gas vloog de teller zo maar naar de 180! En dat is dan nog maar inrijden!

De twee grote potten maken van de motor een grote rampestamper, ietwat rauw in het lage toerengebied, met het schudden tengevolge van de dwarse plaatsing. Boven de 4000 tpm (ongeveer) verdwijnt dat rauwe; het effect van de afzonderlijke klappen is niet meer voelbaar, en de krachtbron wordt smeug. Trillen doet de motor dan helemaal niet meer. Bij laag toerental eigenlijk ook niet; wat je dan voelt is te laag van frequentie om onder trillen te kunnen rangschikken.

De bak schakelt heel behoorlijk, maar niet geruisloos in de laagste versnellingen als er geen korte schakelpauzes ingelast worden. Dubbel klutsen is niet per se nodig, maar wel aan te bevelen.

Aan het remsysteem moet je wennen. Normaal gesproken is het de bedoeling alleen de voetrem te gebruiken. Door de remkrachtverdeling van 70 pct. voor en 30 pct. achter kan met de voet vrijwel optimaal geremd worden, maar omdat je gewend bent om goed gebruik te maken van de voorrem geef je daar al gauw te veel. De remmen leken wat minder agressief dan de massieve Brembo's op de huidige modellen die een geweldige capaciteit hebben, maar inlopen kan hierbij nog een rol spelen. Alleen met de voet hard remmen heeft het merkwaardige effect dat de machine voor en achter gelijktijdig in de vering duikt.

Voorlopig is de Moto Guzzi 850 Le Mans nog niet leverbaar. Mocht u tot de selecte groep liefhebbers ervan behoren, dan hebt u nog enkele maanden de tijd om te sparen; de prijs ligt nog niet vast, maar die zal niet gering zijn, vermoedelijk in de buurt van de 13.000 gulden. Zelfs al was de machine door z'n bouw niet exclusief, door deze prijs zal hij het zeker blijven!

GUUS VAN DE BEEK

#### VOORNAAMSTE TECHNISCHE GEGEVENS:

**Motor:** 90 graden viertakt twin met stoterstangen, boring x slag 83 x 78, cilinderinhoud 844 cc, compressieverhouding 10,2 : 1, maximum vermogen 80 SAE pk bij 7.300 tpm, Dell'Orto carburateurs  $\varnothing 36$  mm, accu bobine ontsteking, elektrische startmotor 0,6 pk

**Transmissie:** droge plaatkoppeling (2 platen), tussenas met overbrenging 1,235 : 1, vijf versnellingen 2,0 - 1,388 - 1,047 - 0,869 - 0,750 : 1, cardanische koppeling en haakse tandwieloverbrenging 4,714 : 1 naar achterwiel.

**Rijwielgedeelte:** dubbel wiegframe (demontabel), 3.50H 18 inch voorband, 4.10V 18 inch achterband (ook mogelijk 100/90 H 18 voor en 4.00H 18 of 110/90H 18 achter). Dubbele schijfrem  $\varnothing 300$  mm voor, enkele schijfrem  $\varnothing 242$  mm achter. Lengte 2.190 mm, wielbasis 1.470 mm, tankinhoud 22,5 liter, gewicht 198 kg.

**Fabrikant:** Seimm Moto Guzzi S.p.A., Mandello del Lario, Italië.

**Import:** Willy v. Gent B.V., Gerard Scholtenstraat 73, Rotterdam.