



een droom van een wegligging

Moto Guzzi Le Mans II:

 Frits Overmars

 Jan Heese

„Hij is toch een stuk zwaarder dan we dachten” was onze eerste reactie, toen we de lijst met technische gegevens van de Moto Guzzi Le Mans II doorkeken. Is die Le Mans dan zo zwaar? Nee, helemaal niet; het is één van de lichtste machines in zijn klasse. Dat neemt echter niet weg, dat het rijklaar gewicht meer dan 220 kg bedraagt. Maar tijdens onze eerste kennismaking met deze machine waren we zo onder de indruk van de handelbaarheid en de wegligging, dat we ons dat gewicht van ruim drie mud geen ogenblik realiseerden.



Want je voelt ze absoluut niet, die kilo's. Je bent je maar één ding bewust: deze fiets doet exakt, maar dan ook werkelijk exakt, wat de berijder wil. Helemaal een verrassing was dat niet, want we kenden reeds het sublieme stuurkarakter van de oudere Le Mans-modellen, en de Le Mans II is wat betreft het rijwielgedeelte vrijwel onveranderd gebleven. Maar toch is het rijden op een dergelijke machine altijd weer een enorme belevenis.

We maken beroepshalve kennis met de meest uiteenlopende motorfietsen, die we op hun kwaliteiten moeten beoordelen. Daar zijn gezapige toermachines bij, maar ook felle, sportieve scheur-ijzers met goede stureigenschappen.

En toch, na een rit op een Guzzi Le Mans denk je: „Wat moeten al die andere fabrikanten nog veel leren”. Want de stuurkwaliteiten van deze Guzzi staan nog steeds op eenzame hoogte.

Dat neemt niet weg, dat ook Moto Guzzi nog wel iets moet leren. Want een motorfiets bestaat niet alleen uit een fantastisch rijwielgedeelte. Guzzi laat steekjes vallen op het gebied waarop de Japanners zulke meesters zijn: de aandacht voor details. Italiaanse motorfietsen wekken nog steeds de indruk dat het diep in hun hart racemotoren zijn, die met eenvoudige middelen zijn aangepast aan de eisen, waaraan een straatmotor nu eenmaal moet voldoen.

Integrale stroomlijn

Een goed recept moet je niet gaan veranderen. Dat vinden ze bij Guzzi kennelijk ook, want zowel het indrukwekkende V-twin motorblok als het uitermate stijve dubbele buizenframe van de vorige Le Mans werd ook bij de Le Mans II ongewijzigd toegepast. Niet alleen het frame, maar zelfs het hele rijwielgedeelte inclusief voor- en achterspoiler, gietwielen, Guzzi's beroemde integrale remsysteem, etc. is gelijk gebleven. De enige verandering betreft de plaats van de voorste remklauwen, die nu aan de achterzijde van de voorvork zijn gemonteerd. De massa van die klauwen is dus dicht bij de denkbeeldige as door het balhoofd komen te liggen, waardoor de vork vlugger reageert op stuurbewegingen. Tevens is de Le Mans II uitgerust met een verstelbare hydraulische stuurdemper. De grote verandering is natuurlijk de stroomlijn. Het kleine stuurkuipje van de vorige Le Mans heeft plaats moeten maken voor een combinatie van een grotere stuurkuip en een stel zijpanelen, waardoor op het eerste gezicht de indruk wordt gewekt, dat deze machine is uitgerust met een volledige stroom-



lijn. Dat is in feite ook zo, maar in tegenstelling tot de gebruikelijke volle stroomlijnen draait bij deze kuip het bovengedeelte met de voorvork mee.

Een nadeel van deze oplossing is dat het traagheidsmoment van de voorvork, dat door het verplaatsen van de remklauwen was gedaald, door de toegevoegde massa van die stuurkuip weer toeneemt. Het grote voordeel van die meedraaiende stuurkuip is evenwel, dat de tussenruimte tussen clipons en kuip steeds gelijk blijft. Er hoefde geen rekening te worden gehouden met bewegingsruimte van de stuurhelften binnen de kuip. Daardoor konden koplamp, instrumentenpaneel en clipons tot een compact geheel worden samengevoegd.

Een bijzonderheid van de zijpanelen van de stroomlijn is, dat de voorste bevestiging als een spoiler is uitgevoerd, waardoor bij hoge snelheden toch voldoende druk op het voorwiel rust.

Kritiek op details

De tweecilinder viertaktmotor is niet voorzien van een kickstarter, maar kan uitsluitend elektrisch aan praat worden gebracht. Hoewel ons proefkonijn gloednieuw was, viel er op de koude en warme starts niets aan te merken. Ook het koppelen en schakelen verliep probleemloos, al manifesteerde de nieuwigheid van de versnellingsbak zich in een moeilijk te vinden vrijstand.

Bij het wegrijden vallen twee dingen op. Ten eerste de goede motorsouplesse. Ten tweede de schakelaar voor de richtingaanwijzers. „Die schakelaar is nu verbeterd”, had de importeur ons van tevoren verheugd meegedeeld. „Zie je wel, dat we luisteren, wanneer jullie kritiek leveren?”

Inderdaad was de schakelaar verbeterd. Bij oudere Guzzi-modellen moest je het knopje tussen duim en wijsvinger pakken om na het aangeven van richting de middenstand terug te vinden. De nieuwe schakelaar bezat zowaar een voelbare middenstand die via een voorzichtige duimbeweging kon worden bereikt. Conclusie: de schakelaar is wel beter, maar nog niet goed.

Ook hebben we ooit eens 'n Guzzi getest, waarvan de tankdop al te gemakkelijk open ging. Wel, bij de Le Mans II was die tankdop slechts met uiterste krachtsinspanning open te krijgen. Inderdaad, de fabriek heeft geluisterd....

De eerlijkheid gebiedt ons echter te zeggen, dat dit soort verschijnselen niet kenmerkend hoeft te zijn voor een bepaald motortype. Het kan een incidentele fout zijn geweest. Zoals ook de stuurdemper, die wel verstelbaar was maar in alle standen precies evenveel dempte, een incidentele fout was. Een willekeurige demper uit het onderdelenmagazijn werkte namelijk perfect.

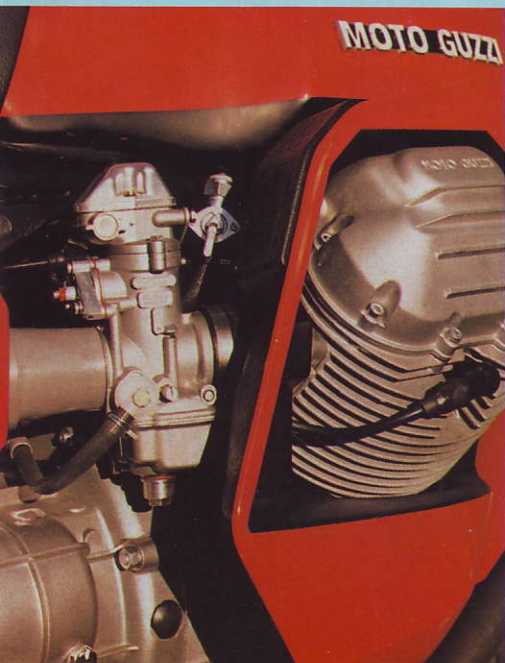
Fraaie cockpit

Behalve de schakelaar voor de richtingaanwijzers werden ook de controlelampjes verbeterd. En inderdaad is de zichtbaarheid een stuk beter geworden. Trouwens de voltallige instrumentenpartij in de cockpit is een lust voor het oog. Er zijn controlelampjes voor vrijstand, links- en rechtsaf, laadstroom, olie-druk, remvloeistofniveau, grootlicht, dimlicht en voor de alarm-knipperinstallatie. Daarboven bevinden zich de toerenteller en de snelheidsmeter/kilometerteller met dagteller, benevens een accukonditiometer en een kwartsklok, alle zeer duidelijk afleesbaar. Bovendien is de koplamp in de stuurkuip instelbaar voor solo- of duogebruik, en voorzien van een halogeen-unit.

Kniesteunen

Aangenaam is de lage zithoogte; ook rijders met korte beentjes kunnen beide voeten op de grond zetten. Rijders met een „gemiddeld” postuur krijgen echter ruzie met de stroomlijn. Achterin de zijpanelen, vlak achter de cilinderkoppen, zijn namelijk kniesteuntjes gemonteerd. Maar die steuntjes zaten naar onze smaak enkele centimeters te ver naar achteren. De steuntjes zijn ook enkele centimeters dik, zodat er voor de toekomstige eigenaar drie mogelijkheden zijn: languit gaan zitten met gestrekte armen en de knieën

Lees verder pag. 68 onderaan.



De motorfiets arriveerde uiteindelijk op 5 oktober en op 7 oktober gingen we 's morgens om 5 uur op pad naar de eerste race op Kyalami bij Johannesburg, waar op dinsdag 10 oktober een wedstrijd op het programma stond. Jullie zullen wel denken: wat een vreemde dag om wedstrijden te organiseren, maar 10 oktober is een nationale feestdag (Paul Krugerdag).

Aan de afstanden moesten we wel even wennen. Op de kaart ziet Z-Afrika er klein uit, maar in de praktijk is dat wel even anders. We hadden een rit voor de boeg van 1500 km dwars door het Du Toits gebergte. Je ziet daar ontzettend veel wijngaarden, want Z-Afrika is één van de grootste wijn exporterende landen. Na het Du Toits gebergte werden we geconfronteerd met een woestijn, de „Karoo”. Na 20 uur rijden waren we eindelijk op de plaats van bestemming. Toen was het echter wel 1 uur 's nachts. We hebben echter een Volkswagen camper, dus het zoeken naar een slaapplek was geen probleem.

De volgende morgen, zondag, reden we naar Krugersdorp, waar we een Nederlandse rijder opzochten, Jan Derksen. Maandagmorgen reisden we al vroeg door naar het circuit, waar ik eindelijk kennis kon maken met de Zuidafrikaanse racerij. Over belangstelling had ik niet te klagen, want mijn TZ met nieuwste stroomlijnkuip en zijte kenden ze daar alleen nog maar van foto's. Vanwege de hoge ligging van het Kyalami circuit (ca. 1800 meter) klopte de afstelling niet helemaal, of liever gezegd helemaal niet. Dus dat werd experimenteren geblazen met kleinere spoelers. Ik had een goede hulp aan Dirk du Plooy, een Zuidafrikaan die afgelopen seizoen in Europa heeft gereden. Die vertelde ons ook, dat er op alle Zuidafrikaanse circuits speciale benzine te koop is met een oktaantal van 102. Deze hoogwaardige benzine wordt in jerrycans van 20 liter verkocht voor ongeveer f 20,—.

Twee klassen

De Zuidafrikaanse racerij kent maar twee klasse-indelingen: de raceklasse en de standaardklasse.

In de raceklasse starten Yamaha TZ250 machines en opgevoerde Kawasaki's, Honda's, Yamaha's en Suzuki's van 400 tot 1000 cc. Al deze machines rijden in één race (dit in verband met te weinig deelname per categorie), maar er wordt wel een apart klassement gemaakt. Echte racers zijn er maar weinig, want in Kyalami bijvoorbeeld stonden er slechts 8 TZ's aan de start.

In de standaardklasse lopen de categorieën uiteen van 250 cc twee- en viertakten tot de allergrootste cilinderinhoud die momenteel in Z-Afrika op de markt is. Die eer komt momenteel op naam van de Yamaha XS1100.

Het aantal rijders dat aan wedstrijden deelneemt is ronduit teleurstellend en ook op de openbare wegen zie je niet veel motorfietsen rijden. De afstanden van circuit naar circuit zijn zo groot, dat veel jongens bijvoorbeeld

niet van Johannesburg naar Kaapstad komen als daar een wedstrijd is en andersom. Het is daarom misschien wel te verbazingwekkender, dat Z.A. al zoveel rijders van wereldklasse heeft voortgebracht.

Ondanks de afstelproblemen pakte ik op Kyalami de 10e startplaats en was ik de 5e TZ250. De startprocedure wijkt nogal af van die in Europa. Een en ander houdt verband met de zware sportmotoren. Eerst wordt er een opwarmronde verreden, waarna er 100 meter voor de startstreep in startopstelling gestopt moet worden en de motor afgezet. Na twee minuten opnieuw starten en oprijden naar de startstreep, waar dan het sein „30 seconden” wordt gegeven. Na het sein „15 seconden” gaat het rode licht branden, met 10 seconden oranje en vervolgens komt groen.

Achtste totaal

De race werd verreden over 10 ronden. Ik eindigde als achtste in de race en was de derde kwartliter die over de finish kwam. De 250 cc klasse werd gewonnen door Peter Ekerold, broer van Jon. De superbikerace werd met grote overmacht gewonnen door twee door de importeur ingezette Honda CBX zescilinders, die beslag legden op de eerste en tweede plaats.

Op dezelfde dag werden ook nog zeven autoraces verreden, waaronder de ook bij ons bekende Formule Ford en Formule V en de hier niet bekende Formule Atlantic, waarin Jan Scheckter, broer van Formule 1 piloot Jody Scheckter, veel furore maakt.

De opwarmronde is dus tevens bedoeld als „kijkronde”, kijken naar eventuele olie- en rubbersporen van de auto's op de baan. Prijzengeld en startgeld worden niet gegeven, alleen een reiskostenvergoeding (die overigens lang de kosten niet dekt).

Port Elisabeth

Veertien dagen na Johannesburg werd in Port Elisabeth de tweede race verreden. Alle races vinden hier op zaterdag plaats. Op zondag is niet toegestaan. In Port Elisabeth ging het om clubraces, hetgeen voor mij betekende, dat ik de 350 cc set kon monteren. Het 2,9 km lange circuit was zeer bochtig met een recht stuk van slechts 400 meter lengte. Wel verschrikkelijk mooi. Geen vangrails en geen bomen!

Zaterdagmorgen om 7.30 uur werd de eerste training al verreden. Wie van racen houdt, moet dus geen bezwaar tegen vroeg opstaan hebben. Het wedstrijdprogramma vermeldde maar één motorrace, de rest was auto's.

De eerste heat werd een grote flop vanwege het afslaan van de motor. Iedereen was allang vertrokken toen ik eindelijk van start ging. Desondanks werd ik toch nog zevende. In de tweede heat startte ik beter en finishte als derde, hetgeen in de einduitslag goed bleek voor de vierde plaats. Afwijkend is, dat men in Z.A. voor het bepalen van de einduitslag niet de

plaatsen rekent, maar de totaaltijd over beide manches. Je moet dus ten alle tijden zo hard mogelijk proberen te rijden, ook al lig je in één der heats meters op kop.

Tijdens de prijsuitreiking, die gepaard ging met een „braaivlees” (een grote barbecue), kreeg ik de prijs voor de meest strijdlustige renner van de dag, een onderscheiding waar in uiteraard beretrots op was.

De race werd gewonnen door de plaatselijke favoriet Dennis Gusgott, met zijn 42 jaar een soort tweede Ceas van Dongen. Tweede werd Johnny Scott uit Kaapstad, een jongen waar we inmiddels bevriend mee zijn geraakt en die plannen koestert om naar Europa te komen. Tja, het is wel zo dat er niet zo bar veel rijders zijn, maar de kwaliteit van die jongens ligt wel verrekte hoog.

Killarny

De derde wedstrijd reed ik op het Killarny circuit, dat slechts 20 minuten verwijderd ligt van onze thuishaven in Parow. Ik had er al een keer eerder getraind, dus de baan was niet vreemd meer. Het is geen lang circuit (3,2 km), maar erg moeilijk en zeer gevaarlijk door de dikke bomen. In de eerste heat was ik constant in gevecht om de vijfde plaats met een opgevoerde 820 cc Honda. De tweede heat had ik er nog meer zin in en ditmaal raakte ik in duel met Peter Ekerold om de derde plaats. Totdat ik in de voorlaatste ronde iets te enthousiast een snelle bocht nam, het achterwiel voelde weg breken, het gras in ging en aan de hierop volgende valpartij de gebruikelijke builen, schaafwonden, spierpijn (de volgende dagen) energ veel werk aan de fiets overhield. Totaalwinnaar van deze wedstrijd werd Johnny Scott op zijn 350TZ.

De superbike race werd gewonnen door Mike Crawford op een Yamaha 1100. De zescilinder Honda's konden op het bochtige circuit het tempo van de winnaar niet volgen. Wel stuurde Rodney Grey zijn CBX naar de tweede plaats.

Pauze

Op dit moment is er een pauze in de racerij. In de tweede helft van januari worden er enkele grote internationale wedstrijden verreden met bekende namen. Boet van Dulmen bijvoorbeeld en een zekere Korky Ballington. Verder hoorde ik de namen van Jon Ekerold, Vic Soussan en Patrick Fernandez.

Alan North heeft tot dusver nog steeds niet gereden. Maar er is sprake van, dat hij eind januari weer van de partij zal zijn. Ik hoop Alan te ontmoeten als we in Pietermaritzburg zijn, Alan's woonplaats.

Echte grote sponsors zijn hier in Zuid-Afrika al even moeilijk te vinden als in Nederland. Er bestaat hier een Team Valvoline en er rijden 2 jongens voor Suzuki en 2 voor Honda. Daarmee is de koek wel zo'n beetje op. Maar kwaliteit is hier wel!

Peter Verhulsdonk

Vervolg van pag. 51

tegen de steuntjes, lekker gaan zitten zoals je het prettigst zit, maar dan met de knieën die buiten de stroomlijn uit steken, of gewoon de kniesteuntjes demonteren. Als het onze fiets was, zouden we de laatste mogelijkheid kiezen.

Afgezien van de knieproblemen is de zitpositie echter prima. De onderlinge afstanden tussen clipons, voetsteunen en zadel zijn zodanig gekozen dat ook op lange ritten geen vermoeidheid optreedt.

Anders wordt het, wanneer u afstapt. De zijstandaard kan op twee manieren worden uitgeklat: met de hand of met de voet. Voor dat laatste moet u echter eerst afstappen.... Bovendien loopt u de kans, dat de Le Mans over de zijstandaard heen omvalt. Maar gelukkig is de middenbok beter tegen zijn taak opgewassen en vergt het opboksen weinig inspanning.

Ongeëvenaard

Nogal wat kritiek, vindt u misschien. Ach ja,

maar alleen op dingetjes, die de Italianen kennelijk als bijzaken beschouwen. Het rijden, daar gaat het om.

Over dat rijden zouden we een boek kunnen schrijven.

Technische gegevens

Motor: luchtgekoelde tweecilinder in 90° V-vorm, 2 kleppen per cilinder, centrale nokkenas.

boring en slag: 83 x 78 mm

cilinderinhoud: 844 cc

kompressieverhouding: 10,2 op 1
maximum vermogen: 60 kW (81 pk) bij 7600 t/min

ontsteking: accu-bobine

start: elektrisch

Transmissie: droge plaatkoppeling op krukas; primaire tandwieloverbrenging.

versnellingsbak: vijf versnellingen, close-ratio bak op aanvraag leverbaar

secundaire transmissie: cardan

Rijwielgedeelte: dubbel buizenframe

wielen: voor en achter gietwielen
remmen: dubbele schijfrem $\varnothing$ 300 mm met perforatie voor, enkele schijf $\varnothing$ 242 mm met perforatie achter; integraal remsysteem

banden: voor 3.50H18; achter 4.10V18

tankinhoud: 22,5 liter

droog gewicht: 196 kg.

kleuren: rood/zwart en wit/zwart

Prestaties: gemiddeld brandstofgebruik 1 op 16

acceleratie: 400 m in 11,9 sec.

topsnelheid: 220 km/uur

Prijs: f 12.999,— (met close-bak f 13.695,—)

Importeur: Motor Cycle Import BV, Gerard Scholtenstraat 73, Rotterdam.