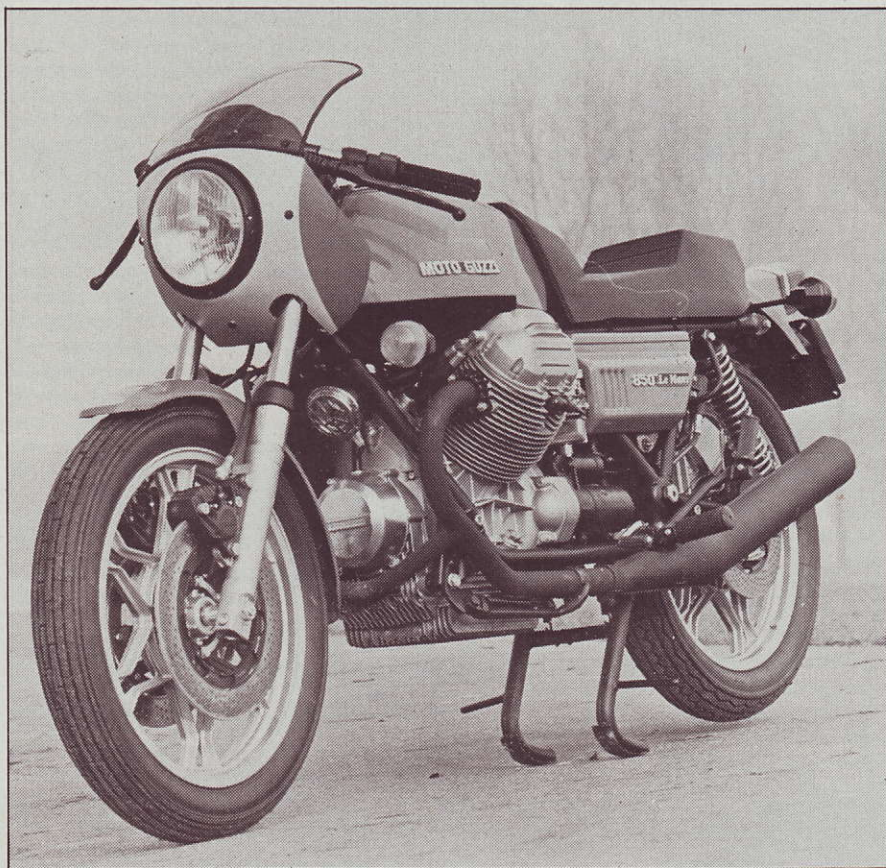


# MOTO GUZZI 850 LE MANS

## • een stuurfiets bij uitstek



Niet minder dan 31 Moto Guzzi Le Mans rijders stuurden ons de vragenlijst voor het 47ste MOTOR rijdersrapport retour. Geen gering aantal als je bedenkt, dat we hier te maken hebben met een toch redelijk exclusieve fiets met een prijs van twaalf mille. Eén punt kwam zeer duidelijk naar voren en wel, dat de Le Mans rijder een sportieve rijder is. Bijna eensluidend roemde men de stuurcapaciteiten van de Italiaan, terwijl men bij andere antwoorden duidelijk van mening verschilde.

Ook was men over het algemeen zeer goed te spreken over de remmen. Natuurlijk kleefden er ook zwakke punten aan de 850 en wat daar aan opviel was, dat deze zelden bij het motorische gedeelte behoorden. De kritische noten waren hoofdzakelijk gericht aan de zwart gelakte uitlaten, terwijl de buddy-seat het ook moest ontgelden. Over de importeur, Willy van Gent uit Rotterdam, werd nogal verschillend gedacht.

### Rijders en kilometers

De Moto Guzzi Le Mans berijders (en berijdsters, want we telden twee vrouwelijke inzenders), zijn terug te vinden in alle lagen van de bevolking, Ambtenaren, timmerlieden, magazijnbediendes, studenten etc. De leeftijden liepen behoorlijk uiteen. De jongste deelnemer was een 18-jarige student en de oudste een 47-

jarige chemisch-schuimblusser.

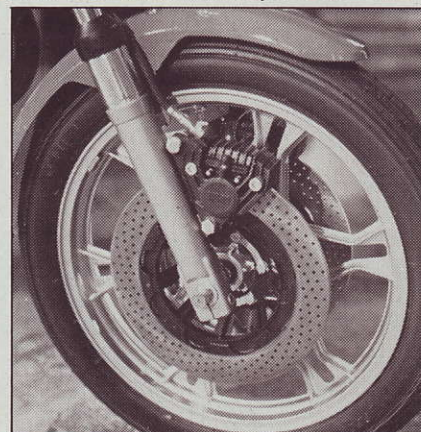
Na berekening kwamen we aan een gemiddelde leeftijd van, bijna niet afgerond, 28 jaar. Aan de hoge kant in vergelijking tot voorgaande rijdersrapporten, zult u zeggen. Nogal logisch, omdat de Guzzi, mede door haar karakter en de prijs, nu niet direct een fiets is waarmee je begint. Vier inzenders hadden een leeftijd van 40 jaar en ouder en die schroefden de

gemiddelde leeftijd dan ook aardig omhoog.

In slechts twee gevallen werd de motor tweede-hands aangeschaft. De oudste machine dateerde van 1975 en dat was er slechts één, want de overige exemplaren hadden als bouwjaar 1976 (20 X) en 1977 (10 X).

Nog even iets over het aantal motoren, dat men had gereden. Slechts één inzender, de achttien-jarige student, vermeldde dat de Le Mans zijn eerste motor was. In twee gevallen was het de tweede motor, maar er zaten ook veteranen bij! Een veertig-jarige buschauffeur gaf als antwoord, dat hij ± 25 motorfietsen had bezeten, maar voegde er aan toe dat dit sinds 1956 is geweest.

De gemiddelde stand op de teller becijferden wij op 19.845 km, pak weg 20.000. Het jaargemiddelde van de Le Mans rijders doet daar nauwelijks voor onder,



Het robuuste aanzicht van de Guzzi 850 Le Mans (Links boven).

Over de remmen werd goed geoordeeld, de dubbele schijven deden hun werk uitstekend (boven).

want dat was 17.685 km. Niet verwonderlijk die getallen, want de motoren hadden bijna allemaal een jeugdige leeftijd (vier mensen verzuimden overigens het jaargemiddelde op te geven).

### Accessoires en onderdelen

Van de mogelijkheid om accessoires op de Guzzi Le Mans te monteren, werd driffig gebruik gemaakt. Vooral de volle stroomlijnkuipen waren goed in trek, want dertien keer werd zo'n attribuut op de machine bevestigd, meestal de fabriekskuip. Twee maal werd een halve stroomlijnbenut, drie maal een Rickman kuip en één-

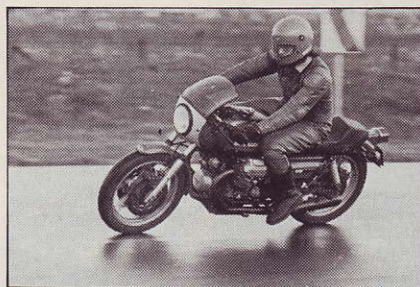
maal een scherm van Speed 7. Megafoon-uitlaten of andere dempers werden ook vlot bevestigd; in totaal vijftien maal om precies te zijn. Vier keer werd het merk Lafranconi genoemd en éénmaal Dunstall. Met eventuele beschadigingen hield men goed rekening, want acht keer monteerde men valbeugels, terwijl twee Guzzi-rijders sierbeugels voor de cilinders kochten.

Zoals gebruikelijk nam men geen genoegen met de standaard verlichting en versterkte of veranderde men deze door een H-4 unit (8X) of één of meerdere veren/of breedstralers (8X). Verder telden wij nog de volgende accessoires, oliedruktemperatuur meters (5X), quartz-klokjes (3X), rem-schakelsetjes (4X), bagage-rekken (4X), luchthoorns (3X), spiegels (2X) en handvatverwarming (2X). Daarnaast waren er diverse rijders, die de meest uiteenlopende accessoires variërend van een diefstal-alarm installatie tot Japanse schakelaars, andere kabels, een zwaardere accu etc.

Originele onderdelen werden niet erg vaak vervangen. In de meest voorkomende gevallen waren dat andere buddy-seats (4X), andere carburateurs (3X), een close-bak (2X) en vele andere onderdelen, die maar in één geval werden veranderd, zoals een snelle nokkenas, Kröber ontsteking, andere carterventilatie etc.

## Gebruik en snelheid

Weinig verbazing verwekt de uitkomst van de vraag of men de Guzzi wel of niet met een passagier(e) berijdt. Van de 31 inzenders, gaven er 26 te kennen, dat zij uitsluitend alleen op de motor zaten. Slechts twee mensen reden hoofdzakelijk met een duo-passagier en drie rijders zeiden, zowel solo als duo. Gezien de grootte van de buddy-seat en het karakter van deze fiets, zijn deze cijfers volkomen begrijpelijk. De Le Mans piloot is een figuur, die van lange afstanden houdt, want bij



vraag zes telden de volgende antwoorden: lang (23X), kort (3X) en beide (5X). Hoewel de machine ook in de stad goed handelbaar en wendbaar is, worden de meeste kilometers op de grote weg afgelegd en zoals later zal blijken, met een flinke snelheid.

Twee inzenders slechts, konden vraag 7 met „Ja” beantwoorden en daarmee gaven zij te kennen de motor voor sportdoel-einden te gebruiken. Een 27-jarige havenwerker had zijn Guzzi dan ook uitgerust



met Lafranconi dempers, 40 mm carburateurs van Dell'Orto en een andere nokkenas.

Een 23-jarige schadecorrespondent had zijn fiets ook niet „standaard” gelaten en monteerde een close-bak, een remschakelset, snelle nokkenassen en bijna open uitlaten. Beiden reden natuurlijk met een volle kuip waarom het snellere werk nu eenmaal vraagt.

Dat snelle werk zien we overigens terug in de cijfers over de kruissnelheid.

De Guzzi-rijders weten het gashandle uitermate goed te vinden, want als alle opgaven juist zijn, komen we aan een gemiddelde kruissnelheid van ruim 148 km/u, een getal dat ons tochenigszins aan aan de hoge kant lijkt!

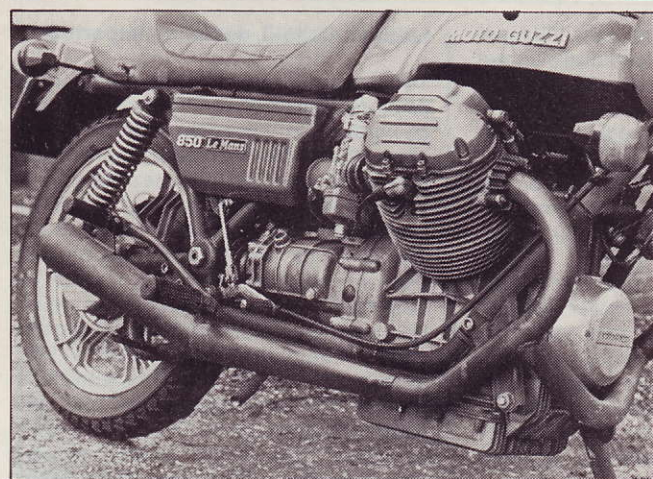
Een 43-jarige monteur houdt het nog vrij rustig met zijn 120 km/u, terwijl de uitschieters beweren 180 km/u op de klok te houden.

Ondanks die hoge kruissnelheden, heeft het overgrote deel als antwoord op de vraag over de rijstijl B (26X) ingevuld, oftewel gematigd maar snel. Het stevige vermogen van de Le Mans stelt haar rijders ook zeker in staat om hard te rijden zonder dat men fel en snel rijdt (stijl C). Niemand gaf te kennen rustig te rijden (A), drie mensen vulden C in en twee rijders zeiden afwisselend B en C te rijden.

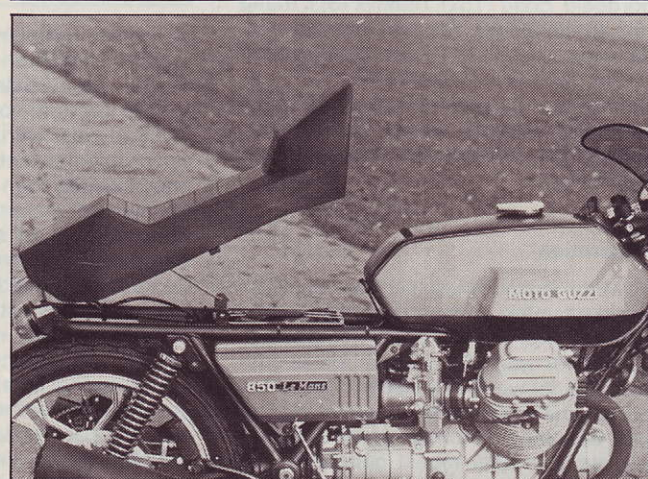
## Benzine, olie en banden

Unaniem liet men de tank bij de pomp volgooien met super. Alle 31 rijders waren het over één punt dan eindelijk eens. Het benzineverbruik liep nogal uiteen wat de uitschieters betrof. Natuurlijk is aan deze cijfers ook de rijstijl debet, maar we vinden het nogal sterk dat één rijder met 1 liter benzine slechts 8,5 km aflegt, terwijl een ander er 20 km mee kan doen. Als gemiddelde kwamen we aan een waarde van 1:15 (6,6 liter per 100 km) en dat was ook het getal dat door de meeste

Mikpunt van kritiek vormden de zwart gelakte uitlaten (onder).



De buddy-seat scheurde diverse malen en moest derhalve vaak worden vervangen (onder).



mensen werd opgegeven.

Het oliegebruik van de Guzzi was uiterst gunstig. Negentien rijders vulden bij deze vraag een streepje in of vervielen in termen als „nihil” en „niet te meten”.

Voor diegenen, die wel een indicatie gaven varieerde het gebruik van 1 liter olie op 1.500 km maximaal en 1 liter olie op 4.000 minimaal, waarden die behoorlijk uiteenlopen. Het gemiddelde draaide uit op 1 : 3.000 km, hetgeen goed te noemen is, temeer omdat twee derde gedeelte dat cijfer nog verbeterd.

Weer bleek uit het bandenverbruik hoezeer men verschillende afstanden met één bepaalde band had afgelegd en hoe de kritiek en de lof elkaar bij sommige merken volledig compenseerde. 24 maal noteerden wij gegevens over de duur van een voorband en kwamen daarbij gemiddeld op 13.516 km. Met de achterband deed men ongeveer tweemaal zo kort, want deze ging gemiddeld 6.874 km mee. Uitschieters waren hier voor de voorband 7.000 minimaal en 24.000 km maximaal. De al eerder genoemde schade-correspondent versleet een achterband al na 2.500 km, maar hierbij moet worden aangekend, dat de machine ook voor sportdoeleinden werd gebruikt. Dat geldt echter niet voor een 22-jarige H.B.O.-studente, die slechts 2.700 km met een achterband deed. Twee inzenders konden 12.000 km met de achterband van hun Guzzi afleggen.

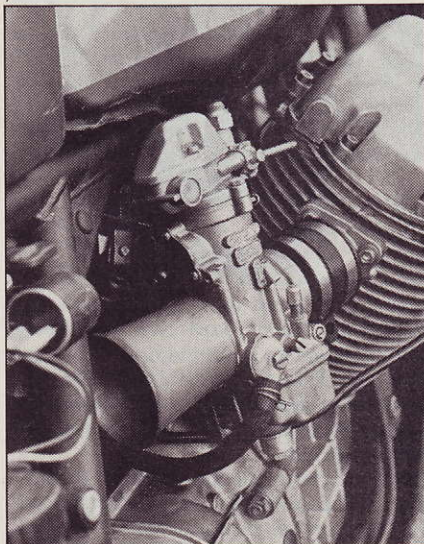
## Lak, chroom en onderhoud

Meer dan de helft van de Le Mans eigenaren doet het onderhoud zelf (15x); iets minder mensen laat dit aan de dealer over (11x). De overige vijf vermeldden, dat ze dit soms zelf deden en hierbij geldt, dat in sommige gevallen de dealer de Guzzi in de garantie-periode servicebeurten gaf, waarna de eigenaar dit karweitje overnam, als die periode voorbij was (voor volgende rijders-rapporten geldt dan dat u het zelf doet en dat ook moet invullen). De kwaliteit van de lak werd als volgt beoordeeld, goed (15x), redelijk (8x), matig (5x) en slecht (3x). Veertien maal zei men, dat alleen de uitlaten slecht gelakt waren en dat geeft toch te denken.

Het weinige chroom dat op de Le Mans aanwezig is werd weinig bekritiseerd: goed (13x), redelijk (8x), matig (4x) en slecht (1x).

## Reparaties

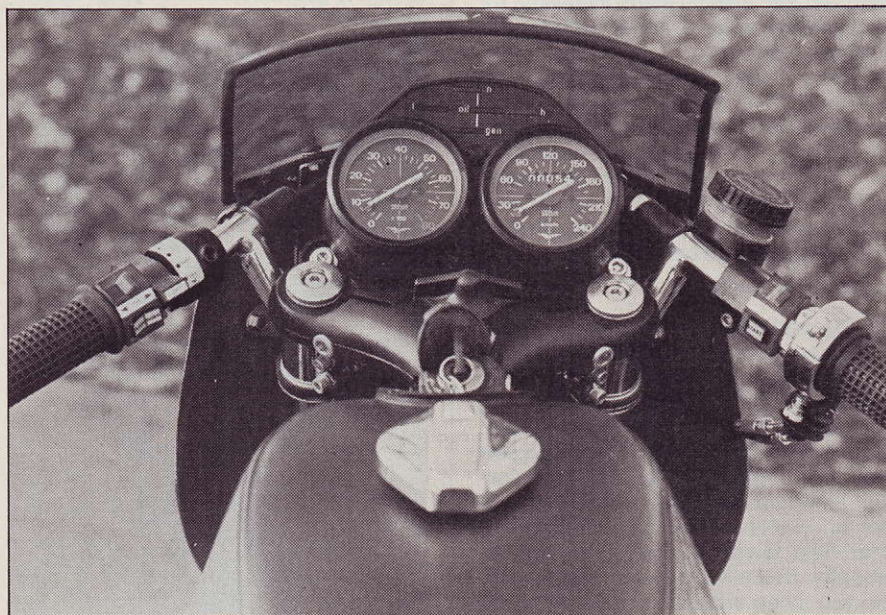
De Moto Guzzi Le Mans kent ook een paar zwakke punten, hetgeen wel bleek uit de opgaven over de reparaties. Het grootste slachtoffer was hier duidelijk de buddy-seat, die fel werd bekritiseerd. Elf lezers zeiden, dat ze de buddy moesten vervangen, waarvan in sommige gevallen dat vaker dan één keer moest gebeuren. Het scheuren van dit zachte onderdeel was in



bord (2x), gescheurd voorspatbord (2x), gebroken schakelpedaal (1x) en een lekke tank. In vele gevallen viel dit onder de garantie.

Veel echt bijzondere reparaties waren er niet. Een paar gevallen zijn echter vermeldenswaard, zoals de 22-jarige studente, die melding maakte van een gebroken stoterstang. Een 33-jarige tegelzetter kreeg al na 400 km een gebarsten olieleiding naar de cilinderkop (garantie). De oudste inzender, de chemisch schuimblusser werd tot drie keer geconfronteerd met een tandbreuk van het pignonwiel (1x garantie), had diverse malen kortsluiting in de ontsteking en kreeg tot acht keer toe een klemmende remdrukverdelers, duidelijk een uitzondering.

Nog een paar bijzondere gevallen waren, een uitgelopen olie-keerring, een kromme klep en een gebroken zuigerveer (allen 1x).



Een paar keer braken de kabels van de tellerset. Het geheel werd soms uitgebreid met een quartz-klokje (boven).

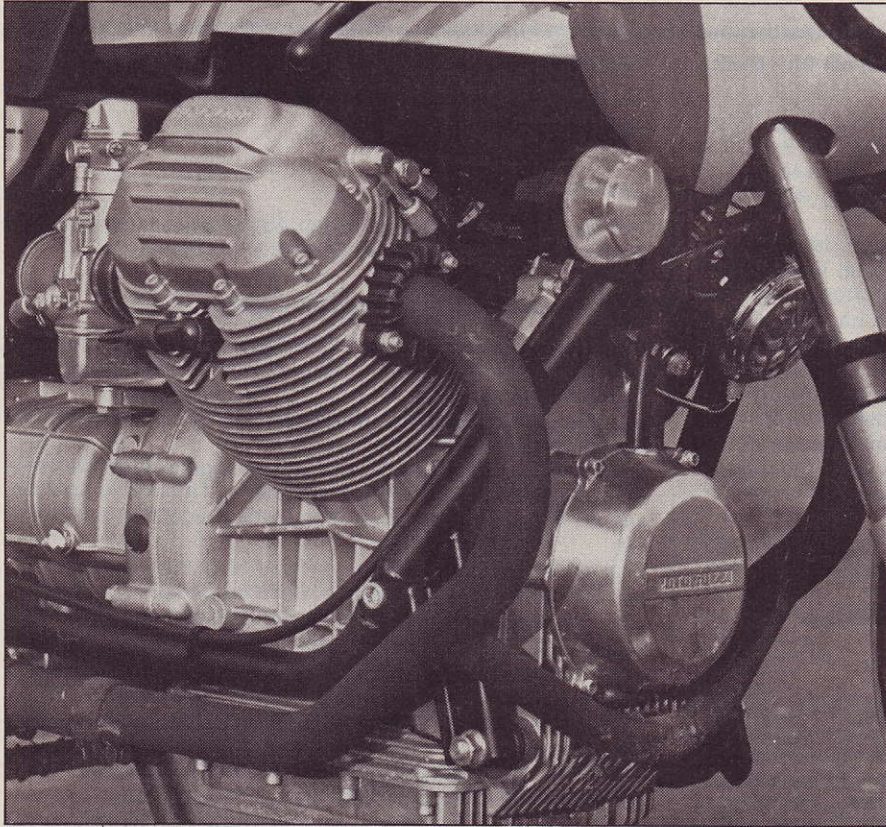
Een enkeling monteerde nog grotere carburateurs (foto geheel boven).

de meeste gevallen de oorzaak. Vijf maal telden wij klachten over de kabels en wel over die van de tellers. Het dynamo-anker zorgde vier keer voor problemen. Even zo vaak werd er melding gemaakt van problemen met de voorvork, want vier maal klaagde men over lekkende poten. Een kwartet inzenders had ruzie met het olie-peilstokje. Bij sommigen brak dit onderdeel zelfs meerdere malen.

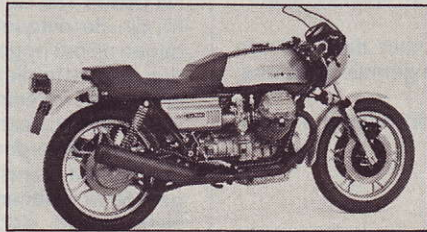
De koppeling deed zijn werk ook niet altijd volgens verwachting. In vier gevallen werd dit gemeld, waarbij men vaak toevoegde, dat de motor „kroop” als men de koppeling ingetrokken hield met ingeschakelde versnelling. Verder telden wij nog een paar onderdelen, die reden tot klachten gaven, de startmotor (2x), gebroken wielen (1x), gebroken voorspat-

## Luidruchtigheid, dealer en importeur

Twintig inzenders zeiden, dat hun Guzzi sinds de aanschaf wel luidruchtiger was geworden. De volgende onderdelen waren volgens hen hoorbaar, de kleppen (6x), de koppeling (4x), en de uitlaten (2x). Over de dealer was men in het algemeen goed te spreken (22x). Drie maal was dat niet zo en de overige inzenders hadden geen mening. Een enkeling maakte de opmerking, dat hun dealer ook de importeur was (dat werd overigens niet gezegd door een 28-jarige magazijn-chef uit Rotterdam, die bij Willy van Gent werkzaam is.). De onderdelenpositie gaf het volgende resultaat, goed (13x), matig (8x), en slecht (6x). Nogal verschillend dus. Meer dan twee derde van de Le Mans



rijders had ervaring met de importeur (21x). Niet iedereen was daar echter goed over te spreken, want de service was goed (13x), matig (2x) en slecht (6x). De meningen liepen nogal uiteen, want de mensen die niet tevreden waren lieten dat onverbloemd merken. De onderdelenpositie werd als volgt beoordeeld, goed (13x), matig (4x) en slecht (2x).



#### Zwakke en sterke punten, weer kopen?

De traditionele vraag of men wel of niet deze motorfiets weer zou kopen, gaf als uitslag: wel kopen (17x), niet kopen (12x) en niet opgegeven (2x). Het hoe en waarom zullen we zo even bespreken.

Eerst nemen we een kijkje bij de meest genoemde minpunten. Een onderdeel dat veruit werd gewonnen door de zwart gelakte uitlaten (9x). Het integrale remsysteem werd twee maal bekritiseerd, even zo vaak als het schakelen. Eén inzender noemde de afwerking van de details en een ander het feit, dat de Le Mans geen kickstarter heeft en zo kunnen we nog wel een tijdje doorgaan, want bijna alle meningen over de minpunten van de machine verschilden. In het kort samengevat: alleen over de uitlaten was men het eens.

De pluspunten verklaren duidelijk het karakter van mens en machine. Een ongelooflijk hoge score werd behaald door de wegligging (26x), een mening waarbij bijna alle Le Mans rijders elkaar vinden. Ook de remmen lieten een goede indruk

achter (7x), terwijl een enkeling de betrouwbaarheid en de cardan noemden. In de toelichting over het wel of niet weer kopen van de 850, werd diverse keren het karakter en het eigen gezicht van de Le Mans geprezen. Een paar inzenders zeiden geen Japanse motor te willen, terwijl weer andere mensen daar anders over dachten. Een lezer had al een Honda Gold Wing aangeschaft en een ander uitte als klacht, dat het de Italiaan aan gevoel voor Japanse perfectie ontbrak.

Twee rijders zeiden, dat ze zaten te wachten op de introductie van de Yamaha XS 1100, terwijl een drietal mensen graag een MV wilde kopen. Een 28-jarige leraar geschiedenis bakte ze wel zeer bruin door te stellen, dat hij één keer door een MV was ingehaald en dat zo iets hem geen tweede keer zou overkomen.

Nou ja! Nog een paar inzenders bleven wel trouw aan het merk Guzzi, maar wilden een ander type. Een 22-jarige timmerman kon geen antwoord op vraag 20 geven, omdat hij altijd eerst kijkt wat er op de markt is, als hij een nieuwe motor wil aanschaffen.

#### De 48ste: Suzuki GS750

De volgende motorfiets, waarvan een rijdersrapport zal worden samengesteld, is de Suzuki GS750. De machine is sinds vorig jaar op de markt en wellicht zijn er al diverse motorrijders, die er al 10.000 km of meer mee gereden hebben. De vragenlijst voor dit 48ste rijdersrapport zal de volgende week in MOTOR (nummer 52) verschijnen. Nogmaals willen wij er u op attent maken, dat we graag zien, dat alle vragen worden ingevuld en dat men bij de keuze-vragen alleen maar moet doorhalen wat niet van toepassing is!

