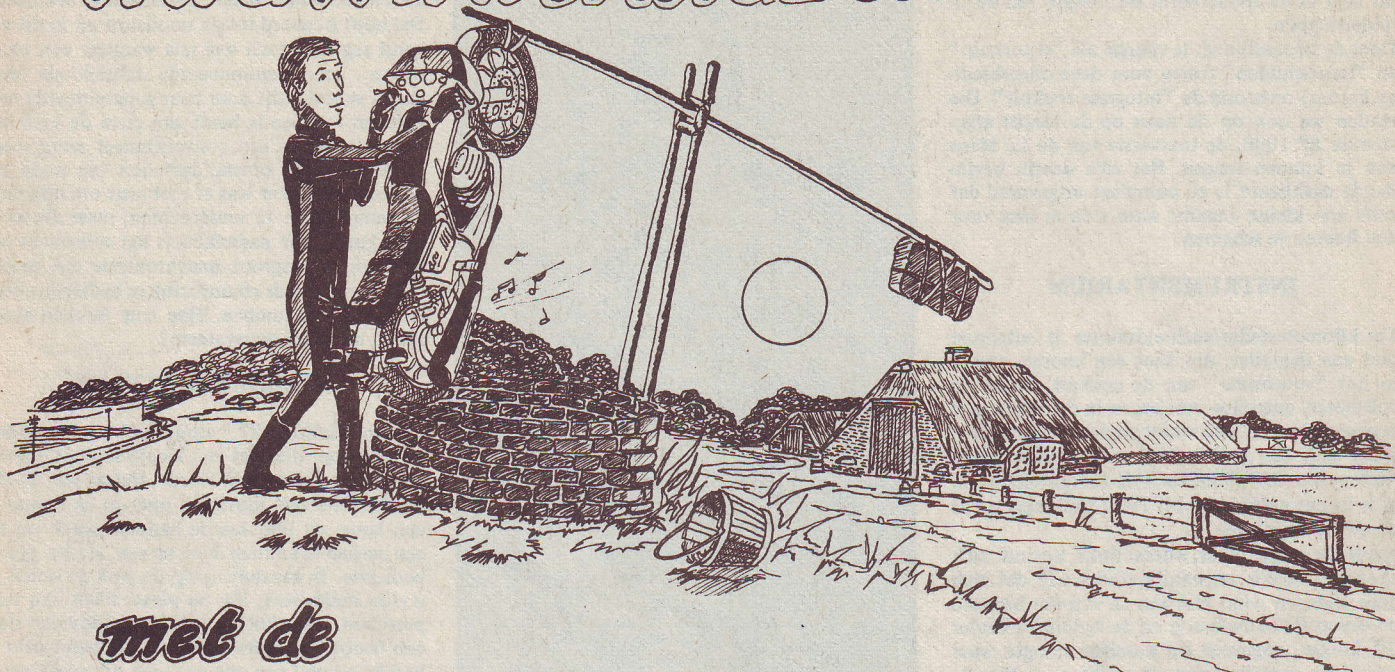


Midwinterblazen...



met de **MOTO GUZZI LE MANS II**

850 cc, 81 pk, een top van over de 200 km/u en bij die snelheden een ongekende mate van comfort, dank zij een in de windtunnel uitgekien-de tweedelige stroomlijn. Voorts ge-goten wielen en een uniek integraal remsysteem, dat de remweg verkort en de veiligheid verhoogt. Ziedaar enkele van de meest imponerende kenmerken van de testmotor van dit nummer, de Moto Guzzi Le Mans II. Het is ook een van de meest

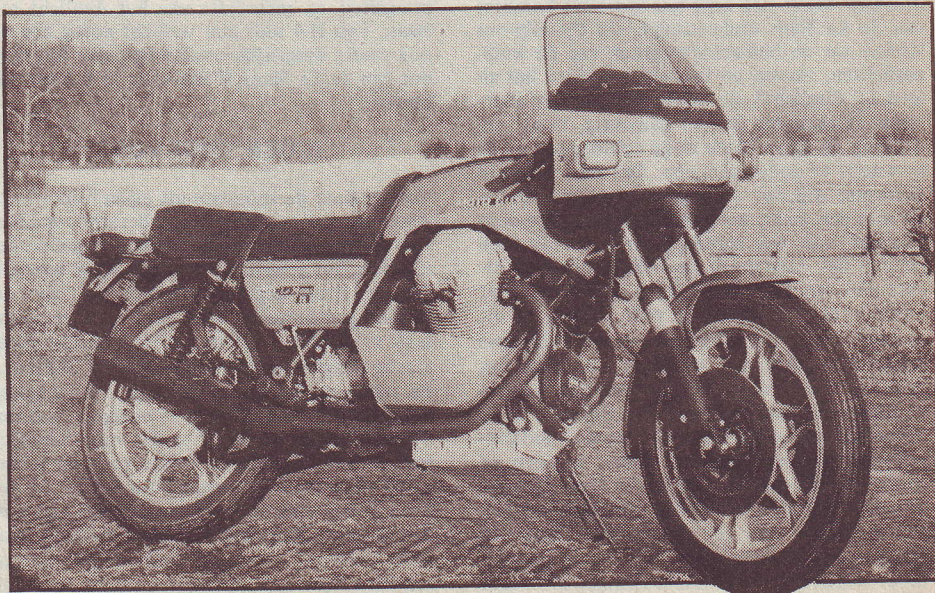
indrukwekkende machines die mo-menteel in ons land te koop zijn. Ook een van de allermooiste, door de wijze waarop hier Italiaans vak-manschap op het gebied van styling en motortechniek met elkaar verenigd zijn. De grandioze stuureigen-schappen en de uitstekende presta-ties doen ons met liefde voorbijzien aan die paar, vaak typisch Italiaanse minpuntjes die toch ook wel te vin-den waren. ondanks zijn 850 cc is

de Le Mans II door zijn gunstig ge-wicht, zijn sierlijke vormen en hoog prestatieniveau een groot concu-rent in de 1000 cc klasse. Blijft de vraag hoe we deze opwindende ma-chine moeten karakteriseren. Een caféracer, een racer voor alledag of een supersportieve toermachine voor de lange afstand? Wij hopen dat U het, aan het eind van ons ver-haal, met dit laatste eens bent.

Elk werk heeft z'n voor en z'n tegen. Zelfs testen van motoren. 's Zomers een van de meest bege-renswaardige bezigheden, maar in winters als deze, brrrr. En toch moet er gereden worden en liefst zo veel mogelijk, om een goed gefundeerd verhaal op papier te kunnen zetten. Dus wat doe je, bij elke gelegenheid die zich voordoet, trek je de stoute schoenen aan om je kilometers te maken. In januari lukte dat slechts zelden. Zo zelden, dat we besloten de test een maand uit te stellen. Gelukkig hadden we de beschikking over een motor waarvan het hele concept ons nogal aansprak, zodat we weinig aansporing be-hoeften om, wanneer de gelegenheid zich voor-deed, er op uit te trekken.

TWEEDELIGE KUIP

Dat de Moto Guzzi Le Mans, ondanks z'n spor-tieve karakter, een motor is waarop je ook voor lange tochten onder minder gunstige weersom-standigheden, een beroep kunt doen, is natu-urlijk in de eerste plaats te danken aan die twee-delige stroomlijn. Een geraffineerd gevormde stroomlijn, die in het geheel geen afbreuk doet



aan het slanke en ranke uiterlijk van de Le Mans. Een in de windtunnel geboren stroomlijn, getest tot snelheden van 220 km/u op stabiliteit, aerodynamische vorm, rijderscomfort en het tegengaan van voorwiellift. Die laatste eigenschap uit zich in de spoilerform ter hoogte van de cilinderkoppen.

Door de stroomlijn uit te voeren als "stuurkuip" en "beenschilden" (sorry voor deze oneerbiedige kreten) ontstond de "Integrale cockpit". Die vinden we ook op de meer op de toerist afgestemde SP 1000, de toerversie van de Le Mans zou je kunnen zeggen. Het zich daarin bevindende dashboard is zó compleet uitgevoerd dat zelfs een kleine Japanse auto zich er niet voor zou hoeven te schamen.

INSTRUMENTARIUM

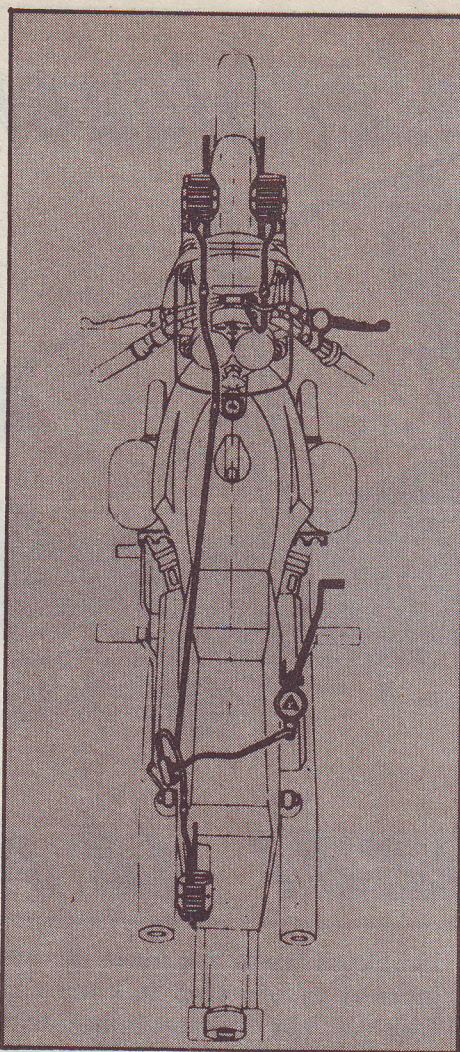
De kilometerteller/snelheidsmeter is uitgerust met een dagteller, die door een knopje, ergens in het "vooronder" van de cockpit, onder de voltmeter, enigszins moeizaam in de nulstand is te manoeuvreren. Daarnaast vinden we de toerenteller met een geel en een rood gebied. Voor snel en sportief rijden voelt de toerentellernaald zich in het gebied dat bij 7000 tpm. begint het meest op z'n plaats.

Naast die toerenteller, uiterst links, bevindt zich het kwartsklokje, erg handig vinden wij, dat zich door weer en wind niet van de wijs liet brengen en ons altijd nauwkeurig bij de tijd hield. Onder dit klokje, ongeveer op dezelfde hoogte waar rechts de dagtellerknop zit, treffen we hier de schakelaar van de alarm knipperlicht installatie aan. Uiterst rechts vinden we het reeds genoemde voltmeterknopje, ter controle van de laadspanning. Juist in dit jaargetijde een nuttig instrument, al hadden wij een olie temperatuurmeter ook op prijs gesteld.

Onder de klokken bevinden zich een achttal controle lampjes. Een hele kermis. Ze dienen respectievelijk voor controle knipperlichten, vrijstand, ontsteking, oliedruk, remmencontrole en groot en klein licht. Tussen al deze lampjes bevindt zich het alleraardigste contactsluuteltje dat we ooit zagen. Het lijkt gewoon een vast zittend, rond-bedieningsknopje. Je kunt hem er echter zo uittrekken en om hem ook zonder problemen in je broekzak op te kunnen bergen kun je het kopje plat leggen, een leuk detail.

CLIP-ONS

Het stuur bestaat uit twee helften die aan de voorvorkpoten bevestigd zijn. Clip-ons dus, en daarmee wordt nog eens het sportieve karakter van de Le Mans onderstreept. Op die clip-ons vinden we de bedieningsorganen van de knipperlichten, claxon en lichtsignaal (deed het alleen bij dimlicht), de lichtschakelaar, de startknop (kickstarter is niet aanwezig, maar een druk op de knop bleek altijd voldoende), en de kortsluit- of dodemansknop. Dat alles geheel in Italiaanse stijl, dat wil zeggen, levendig gekleurd en met een matig bedieningscomfort. Het oogt allemaal best wel aardig, maar het blijft toch jammer dat Alessandro de Tomaso zijn ontwerpers niet wat beter heeft laten kijken naar wat Laverda en tegenwoordig ook Ducati, in dit opzicht doen. Zij monteren namelijk Japanse schakelaars. Ook nog wel geen wonderen van door en voor motorrijders uitgedachte bedieningsorganen, maar met name ten aanzien van de dimschakelaar en de knop voor de knipperlicht-richtingaanwijzers heel wat beter. Op een zo snelle en felle machine als de Le Mans II moet de aandacht van de bestuurder niet afgeleid hoeven te worden voor een zo onnozel ding als een richtingaanwijzerschakelaar die terug gemikt moet worden in een middenstandje. In feite is



er trouwens nog maar één Japanse fabrikant die dat op sommige modellen goed voor elkaar heeft en het is triest te bedenken dat een Britse toeleverancier als Lucas al ruim vijftig jaar geleden de goede schakelaar maakte, weliswaar niet fraai, maar wel goed en secuur te bedienen, ook in donker en met een dikgehandschoende hand. In dit verband willen we meteen even uitschieten over het licht. Bij snelle gang over de autobaan geen klachten. Maar éénmaal op een vertrouwd binnenweggetje met wat tegenliggers, merk je dat je eigenlijk harder zou kunnen dan intensiteit en reikwijdte van het dimlicht toestaan. Een H4 unit zou wellicht nuttig zijn om ook onder dergelijke omstandigheden het rijge-not van de Le Mans II ten volle te kunnen uiten.

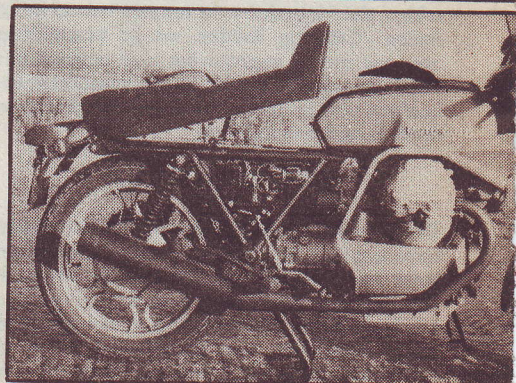
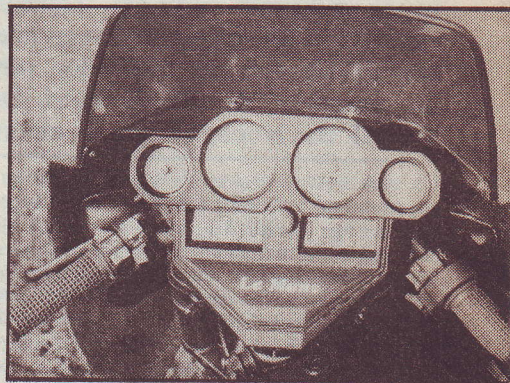
EIGEN VOORVORK

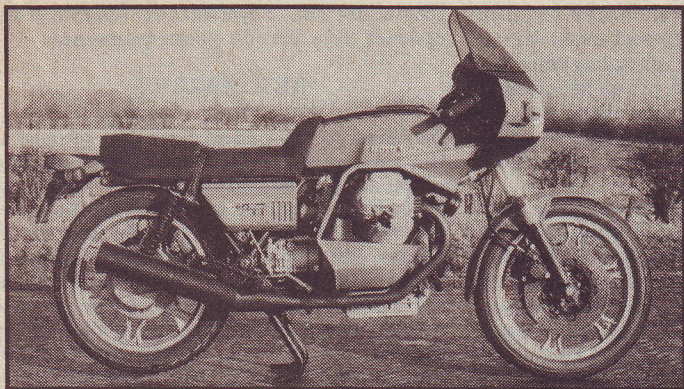
Voorin staat de robuuste uit eigen huis afkomstige voorvork met een tweetal Brembo remklauwen die met behulp van de gietijzeren, geboorde schijven, het geweld tot staan moeten brengen. Om de fraaie gegoten velgen liggen Metzeler banden gemonteerd. Voor 3.50 x 18 en achter 4.10 x 18. Ook achterin een Brembo rem alleen hier bedraagt de diameter van de schijf 242 mm. De remmen zijn, zoals dat heet, "integraal gekoppeld". De met de hand te bedienen voorrem dirigeert alleen de schijf rechts vóór, terwijl je met de voet tegelijk de linker vóór en achterschijf bedient. Boze tongen beweren dat dit systeem is ontwikkeld voor mensen die niet kunnen remmen. Maar het is ons niet duidelijk waar deze hovaardij op stoelt. Zelfs wegnemers, als een Mike Hailwood, die worden geacht optimaal

gebruik van hun remmen te kunnen maken gaan nog wel eens op hun gezicht door iets wat achteraf bekeken duidelijk verkeerd gebruik van de remmen was. Het gros van de motorrijders, ook op superbikes, zal niet zo vaak het onderste uit de remkan willen halen, zeker niet in een bocht. Dat blijft bewaard tot de noodstop en in dit verband zegt het toch wel iets wanneer een zo serieuze en gerenommeerde fabrikant als Moto Guzzi stelt dat dit door haar gepatenteerde remsysteem voldoende heeft aan circa de helft van de remweg die een conventioneel remsysteem onder dezelfde omstandigheden van node zou hebben. Het weer was er niet naar om uitgebreide remproeven te ondernemen, maar als we er eens goed over nadenken is het misschien ook wel een levensgroot anachronisme dat motorfietsen nog steeds afzonderlijk te bedienen vóór- en achterrem hebben. Hoe lang hebben auto's al een integraal remsysteem?

AGRESSIEVE STYLING

De tank, inhoud 22,5 liter, heeft nu een andere benzinedop, die met een klepje aan het oog van de wereld onttrokken wordt. Helaas was de dop met slechts veel kracht te openen en vooral na een lange rit met koude handen waren we blij een beroep te kunnen doen op een sterke pompbediende. In aansluiting op de tank de uniek gestylde buddyseat, die nu plaats biedt aan twee personen. De sluiting van de buddyseat doet een beetje amateuristisch aan. De band over de buddy zit met een oog over een pin gestoken en wordt door een klemmetje op zijn plaats gehouden. De buddy klapt naar achteren open en aan gezien het achterspatbord, met alles d'r op en d'r an, mee beweegt en dan al spoedig de achterband tegenkomt, is daarmee de te bereiken hoogte slechts gering. Het verwijderen van de Centurion accu wordt op die manier een hele klus. Het zou handiger zijn geweest als de buddy zijdelings weg te klappen was. Onder de buddy vinden we een vrij ondiep bakje, waarin zich, volgens de fabrikant althans, een setje gereedschap en een instructieboekje bevinden. Achterin staan twee stevige verstelbare schokdempers met progressief gewonden veren die





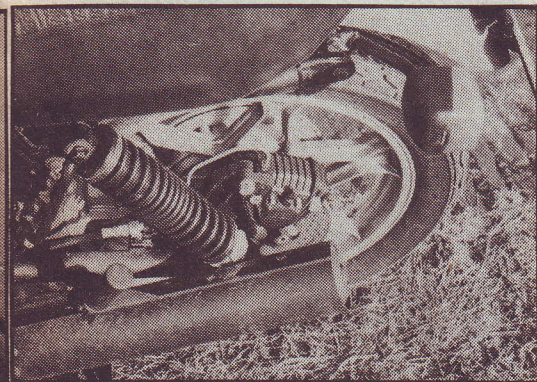
het geheel een erg raceachtig uiterlijk geven. Dat straalt trouwens de hele machine af, zo zelfs dat de fabriek zelf over een "agressieve" styling spreekt.

BUFFEL

Wie Moto Guzzi zegt, zegt V-twin, dwars in het frame wel te verstaan, anders hebben we het over dat merk uit Milwaukee. Het is alweer een dikke 10 jaar geleden dat de eerste V700's aan het publiek voorgesteld werden. Sindsdien vormen de zware V-twins van het merk met de adeelaar een vertrouwd en niet meer weg te denken beeld in de motorwereld. Het waren die eerste Guzzi's ook die de kreet „buffel” ontlokten, en de vraag rees of zulke kanonnen nog wel hanteerbaar waren. "O best" schreef eens een journalist. "Zelfs mijn vrouw draait moeiteloos achtjes met deze buffel!" Een gewicht van zo'n 230 á 240 kg was toen eerder uitzondering dan regel. De tijden kunnen veranderen! Met die wetenschap in het achterhoofd krijg je nog meer bewondering voor de ontwerpers van Guzzi, die van zo'n, naar huidige maatstaven, lompe motor, zo iets fraais en gratieus hebben kunnen bouwen. De metamorfose van het lelijke eendje is er niets bij.

BEPROEFD RECEPT

Uiterlijk nog steeds gelijk gebleven, in grote lij-



nen althans, is die 900 V-motor. Via de boringen slagmaten van 83 x 78 mm komen we aan een cilinderinhoud van 844 kubieke centimeter. De twee kleppen per cilinder worden, je kunt zeggen ouderwets, je kunt ook zeggen op de beproefde manier, met behulp van tuimelaars en stoterstangen door middel van 1 onderliggende nokkenas bediend. Er is ook nog een "hete" nokkenas verkrijgbaar, maar die is bedoeld voor ultra sportief dan wel racegebruik. Beproefd is ook het ontstekingsstelsel van accu en bobines en dus ook contactpuntjes. Dit stelsel is betrouwbaar gebleken dus waarom veranderen. Achter elke cilinder vinden we een lumel van een Dell'Orto carburateur, doorlaat 36 mm en in plaats van een luchtfilter twee met gaas afgeschermden kelken, die voor een duidelijk hoorbaar aanzuigeruis zorgen. De afvoer van de uitlaatgassen geschiedt door twee matzwarte pijpen met megafoonvormige dempers. Ze produceren een imposant geluid, alleen vonden wij dat de invloed van het weer wel wat al te duidelijk zijn sporen op vooral het voorste gedeelte en op de balanspijp achterliet. Het brengen van een pijp die zwart blijft vormt kennelijk altijd nog een probleem, trouwens niet alleen bij Guzzi.

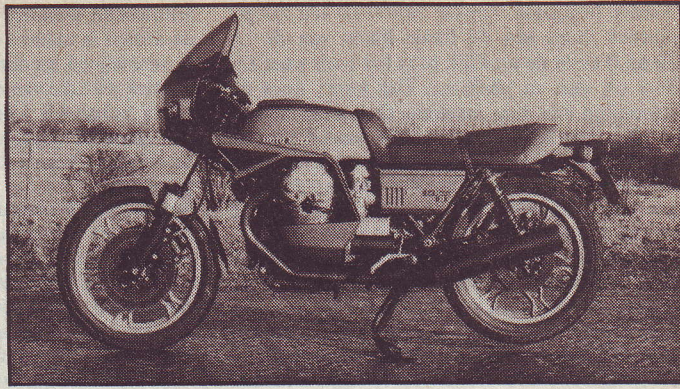
Voordat het vermogen de straat bereikt, zijn als tussenstations gepasseerd, de van twee droge platen voorziene koppeling, de in de lengterichting van het frame liggende vijfversnellingsbak en de cardanas. Voor de Guzzi eigenaars of belangstellenden met race plannen is het goed te weten dat er zo'n zeven verschillende kroon en pignon tandwielsets, dus gearingen, leverbaar zijn.

En dan staat niets die 81 paarden meer in de weg om er op los te galopperen.

SCHEUREN

We hoefden onze scheurneus niet voor de Le Mans op te halen, om maar eens een woordspeling te gebruiken.

De type naam verradt het al, "Le Mans" de plaats waar een belangrijk deel van de geschiedenis van deze met racesop overgoten machine zich afspeelde. Want de eerste Moto Guzzi V7 Sport was een directe afstammeling van de machines, die in diverse endurance-evenementen grote successen behaalden. En dat is aan de prestaties en aan de wegligging duidelijk te merken. Vooral dat laatste staat op puur wegraceniiveau. Dat kun je wel aan de Italianen overlaten. Zelden, nee nog nooit reden wij op een betere sturende straatfiets, een fiets ook, die je een ontzettend grote dosis zelfvertrouwen geeft. wonder dat je wel eens hier en daar de maximum snelheid een weinig overschrijdt! De Guzzi doet trouw precies datgene wat zijn baas hem opdraagt, niets meer en niets minder. Op elk wegdek, in lange en korte bochten, accelererend of juist afremmend in de bocht, altijd het juiste spoor. De Metzeler banden dragen daaraan hun steentje bij, ook op nat wegdek.



De acceleratie is uitstekend maar niet echt sensationeel. De vlak verlopende vermogenskromme is daar debet aan. Nadat de motor op temperatuur gekomen is, waarbij we in onze aantekeningen terug vinden dat de chokeknop tamelijk lang ingeschakeld moest worden gehouden, kan het feest beginnen. Je tikt hem een versnelling lager, geeft gas en vlot opschakelend gaat de Le Mans er gewoon onweerstaanbaar vandoor, vanaf het eerste moment dat er beweging in dat machtige motorlijf komt, zonder dat je bij een bepaald toerengebied ineens een douw in je rug krijgt. Maar toch wel ongemerkt hard. Voor je het weet zit je op de (volgens de ietwat optimistische Veglia teller) 210 km. p.u. en een dikke 200 echte kilometer is dan ook zeer wel haalbaar. En dat is niet gering voor een achteneen-half.

SCHAKELLEN

Het is duidelijk dat je op een cardanfiets zit. Niet alleen is er bij plotseling gas afsluiten en na het schakelen fel gasgeven, die lichte kantelneiging van dit blok met zijn in de lengterichting geplaatste krukas, maar ook gaat het schakelen, vooral in de lagere versnellingen altijd wat hoorbaar. Door de wol geleverde Guzzi-rijders schijnen overigens wel kans te zien om zonder bijgeluiden van versnelling te veranderen, maar dat gaat dan wel ten koste van de schakelsnelheid, terwijl deze Le Mans qua karakter verleidt tot snel schakelen. Over die bak trouwens niets dan lof, want het schakelen leverde nooit problemen op en ging altijd even trefzeker. Ook wat betreft het vinden van de vrijstand. Dat was trouwens maar goed ook, want een ander onderdeel waarop enige kritiek kan worden geuit is het koppelingshandle. Misschien dat we het in de zomer niet zo gemerkt zouden hebben, maar nu we met dikke handschoenen reden bespeurden we hoe ver het handle van het stuur ligt. Montage van een iets gebogen handle zoals we dat van crossmotoren kennen, zou een idee kunnen zijn.

Bovendien vonden wij het bedienen van de koppeling vrij zwaar. Nergens een moeilijk punt, maar klaarblijkelijk vrij strakke veren of wat weinig hefboomwerking. We weten niet hoeveel stoplichten op rood stonden, toen we op een gure winteravond van uiterst Amsterdam-oost naar west moesten, maar al halverwege die rit begonnen we het hogelijk te waarderen dat telkens die vrijstand zo goed functioneerde! Zijn eigenlijke functie vervulde deze koppeling echter onberispelijk, ook na een hele trits acceleratieproeven.

STRAK STUREN

Hoewel een spiegel niet wettelijk verplicht is en wij jarenlang hebben moeten wennen om er in te kijken, mis je vandaag de dag zo'n ding toch wel even. Juist daar waar die Guzzi op zijn best is, namelijk het snellere werk waarbij vaak moet

worden ingehaald. Zonder twijfel zal een spiegel afbreuk doen aan de fraaie lijnen van de Le Mans II en in de praktijk pakt het toch weer anders uit dan we dachten. Dat komt door de stroomlijn van deze machine. Ook al bij normale rijpositie laat die stroomlijn zoveel minder windkracht tegen het hoofd komen, dat het welbekende over de schouder gluren van vroeger weer moeiteloos kan, zonder dat je hoeft te vrezen dat het vizier van je helm waait.

Met normale rijpositie bedoelen we in dit geval de zo voortreffelijk door Guzzi uitgekiende zit waarbij de voorkant van de knieën precies aansluit tegen de daarvoor bestemde en ter plekke doeltreffend gecapitonneerde "beenschilden" die deel uitmaken van de stroomlijn. Wanneer dan de handen op het stuur liggen is de houding al aardig "race-achtig". Het zit echter uitermate lekker en deze houding is urenlang vol te houden, ook al zou het wat minder hard gaan. In deze rijpositie kijk je nog royaal over de ruit heen, maar je profiteert toch al goed van de be-

schuttende werking. Je hoeft slechts iets door de armen te zakken om helemaal achter die ruit te verdwijnen en dan is de rijhouding vrijwel identiek met die van de collega's op het circuit. In de bebouwde kom plaatsen we soms de benen naast de knieën, echter nog wel achter de cilinders, waardoor je iets meer rechtop kunt gaan zitten.

Sturen doet hij dus als de beste. De vering helpt daarbij het bijzonder compact gebouwde dubbele wiegframe, een stevig handje mee. De voorvork dempt bijzonder goed en comfortabel en zorgt voor een optimaal contact met de weg. Slechts één keer kon hij het niet meer volgen. Met een snelheid van tegen de 200 km.p.u. zaten er plotseling wat erg veel hobbeltjes in de weg en de band verloor af en toe het contact met de weg. Gelukkig is er dan nog die hydraulische stuurdemper om het wiel netjes op het juiste spoor te houden.

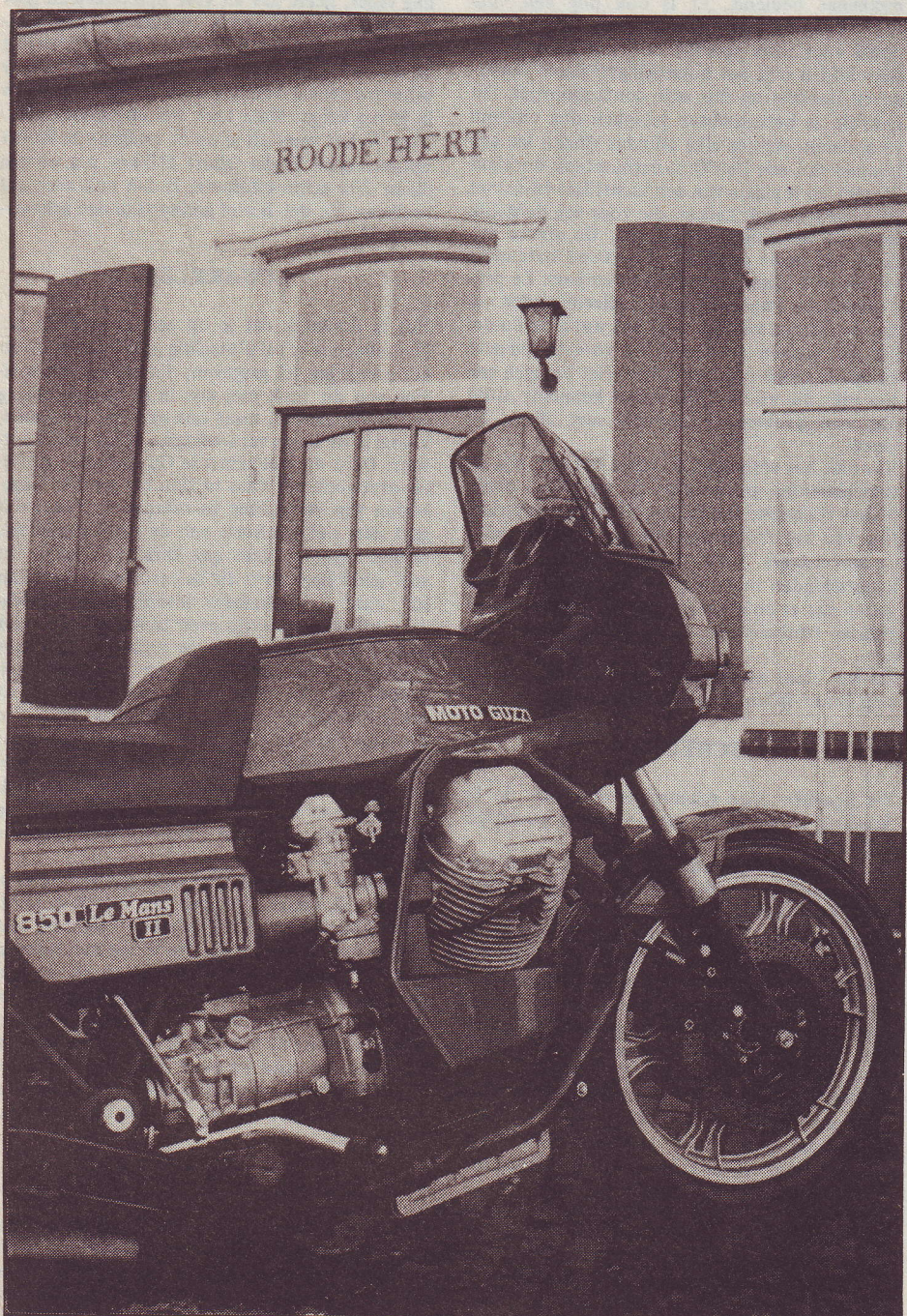
Even lovend kunnen we zijn over de achterschokbrekers, hoewel die voor zuiver toeristisch

gebruik net iets te spartaans aanvoelden. Maar daarvoor zit je dan ook op een sportmotor.

RESUMEREND

Op één na 13.000 gulden, dat is geen kattedrek. Het moet al wel een hele fijne motorfiets zijn, wil hij dat geld ook werkelijk waard zijn. Voor de Le Mans II zouden we willen zeggen: Koop je bewust een super sportieve motorfiets, dan is er haast geen betere keus. Wegliggig, prestaties en uiterlijk liggen op zulk hoog niveau dat je ook die paar minpuntjes, die zo'n door en door Italiaan nu eenmaal, helaas, eigen zijn, op de koop toe neemt. Een ander belangrijk punt dat veel motorrijders, individualist als ze zijn, in hoge mate op prijs stellen, is de exclusiviteit en ook daar zorgt zo'n prijs voor, nietwaar? In ieder geval namen wij met weemoed afscheid van dit „Roode hert” uit die beroemde stal.

En al hadden we hem dan voor het gelijknamige café geparkeerd, een café racer is het zeker niet. Het is een lust voor het oog en je kunt er mee pronken, maar de Le Mans II is primair zo'n fijne rijmachine dat hij voor velen het nec plus ultra op twee wielen zal zijn.



TECHNISCHE GEGEVENS MOTO GUZZI LE MANS II

Motor	
Type	V-twin o.h.v.
Cil. inh.	844 cc.
Boring x slag	83 x 78 mm.
Compr.verh.	10,2 : 1
Carburatie	2 x Ø 36 mm. Dell'Orto
Max. verm.	81 PK (59,5 kw) / 7600 tpm
Max.koppel	7,8 mkg (6600 tpm)
Elektrische installatie	
Onst.syst.	accu en bobine.
Start	elektr. 12 V 0,7 pk
Overbrenging	
Aant.versn.	5
Tot. overbr.	I 11,643
	II 8,080
	III 6,095
	IV 5,059
	V 4,366
Pri. overbr.	tandw. 1 : 1,235
Sec. overbr.	Cardan 1 : 4,714
Koppeling	2 droge platen
Rijwielgedeelte	
Frame	dubbelwieg
Stuurdemp.	hydraulisch
Vering voor	Hydr.telesc.
Vering.acht.	Hydr. verstb. dempers met progr.gewonden veren
Afmetingen	
	lengte 2165 mm.
	breedte 700 mm.
	hoogte 1035 mm.
	Grondspeling 150 mm.
Gewicht	leeg 196 kg. vol 220 kg.
Wielen	18" gietw.aluminium
Voorband	350 x 18
Achterband	4.10 x 18
Voorrem	2 gietijzeren schijven Ø 300 mm met Brembo
Achterrem	enkel dito, Ø 242 mm.
Tankinhoud	22,5 liter reserve 3 ltr.
Carter inh.	3 liter
Diversen	
Prestaties	Topsnelheid 204 km/u
	acceleratie 0-400 mtr. 12,6 sec. eindsnelh. 171,4 km/u
Kleuren	rood/zwart, wit/zwart.
Importeur	Motor Cycle Import B.V. Gerard Scholtenstr.73 Rotterdam.
Prijs	f 12.999,-



Motor Sport