



TEST



MOTO GUZZI LE MANS II

'Door het buitengewone hoge prestatiepeil van deze machine, moet deze motor beschouwd worden als een racer en zodoende ook als een coureur bereden worden'. Aldus de vrije vertaling van het voorwoord in het instructieboekje van de Moto Guzzi Le Mans II. Een uitspraak die het merk direct al vrijwaart van vervelende opmerkingen rond de zitpositie omdat het hier nu eenmaal om een racer gaat nietwaar? In ieder geval zit die uitspraak er niet ver naast, want de Le Mans II is in alle opzichten een opvallende machine. Het prestatiepeil is, zeker voor een 850 cc machine, bijzonder hoog. De motor stuurt razendscherp, het uiterlijk is flitsend en de prijs is net zo spectaculair als de vormgeving. De Moto Guzzi Le Mans II is een machine voor de man die heel duidelijk een uiterst sportieve Europese topmachine wil hebben. Want dat is deze Le Mans.

Motor

Het blok van de Le Mans is het inmiddels genoegzame bekende V-twin model van Guzzi. Door een boring en slag van 83×78 mm komt de Guzzi aan een inhoud van 844 cc, een getal dat dicht in de buurt van stamvader van deze lijn, de V7, komt. De Le Mans is echter heel wat potiger uit-

gevallen. Onder meer door twee joekels van 36 mm Dell'Orto carburateurs (zoals het hoort zonder luchtfilter, maar met twee kelken) met acceleratiepompen. Verder zijn de klassieke trucs toegepast als een andere nokkenas, vergrote in- en uitlaatkanalen, hogere compressieverhouding en een aangepast uitlaat-

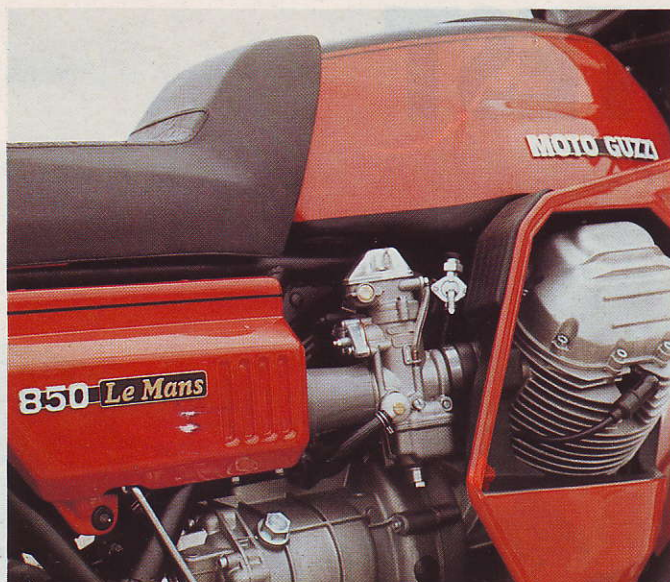
Het klassieke V-twin blok domineert het uiterlijk. De twee enorme Dell'Orto's (met kelken) zitten niet in de weg, de kuip wél.

Italianen kunnen als ze zin hebben érg mooie dingen maken. De tweedelige kuip van de Guzzi is daar een sprekend voorbeeld van.

34

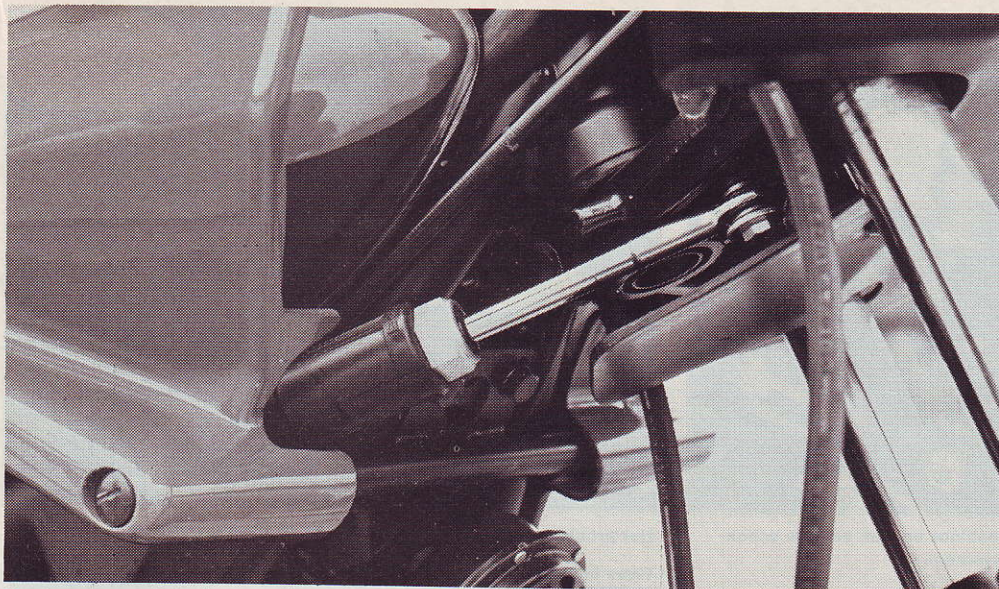
Een ongelooflijk uitgebreid dashboard met alle lampjes die je maar zou kunnen wensen. Ze zijn nog goed te zien ook.

De Le Mans voelt zich in bochten thuis als een vis in het water.



systeem. De ontsteking bleef conventioneel met twee stel contactpunten. Dat alles resulteerde in een vermogen van 58.0 kW (79 pk) bij 7300 toeren en een brede koppelkromme die zijn hoogste punt haalt bij 6750 omwentelingen, waarbij de motor dan goed is voor 76 Nm. Opvallend bij het starten is het luidkeels snorken van de choke, voorzichtigheid is overigens geboden bij het starten. Wie te snel, te veel gas geeft wordt geconfronteerd met een verzopen motor die niet snel weer tot leven te wekken is. Maar de Guzzi startte bij ons perfect en is daarbij bepaald niet koudbloedig.



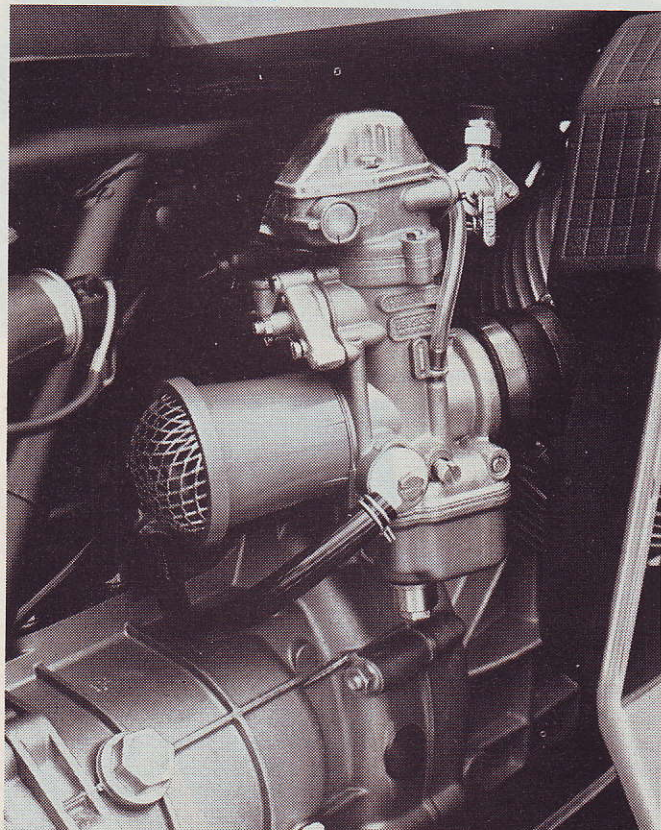


De stuurdemper is lastig verstelbaar door de grote moer te verdraaien.

De Le Mans is dankzij de lage, smalle bouw en het lage gewicht een rappe verschijning op de snelweg. Met de sportieve zit, zit je snel opgevouwen achter de kuip en met de motor helemaal 'los' is een topsnelheid van bijna 220 kilometer per uur haalbaar. Wie er niet veel zin in heeft mag ook rechtop blijven zitten waarbij de Guzzi nog vlot 210 kilometer haalt. Zonder meer uitstekende getallen voor deze 850 cc machine waarvoor menige 'superbike' met aanzienlijk méér cc's nog knap

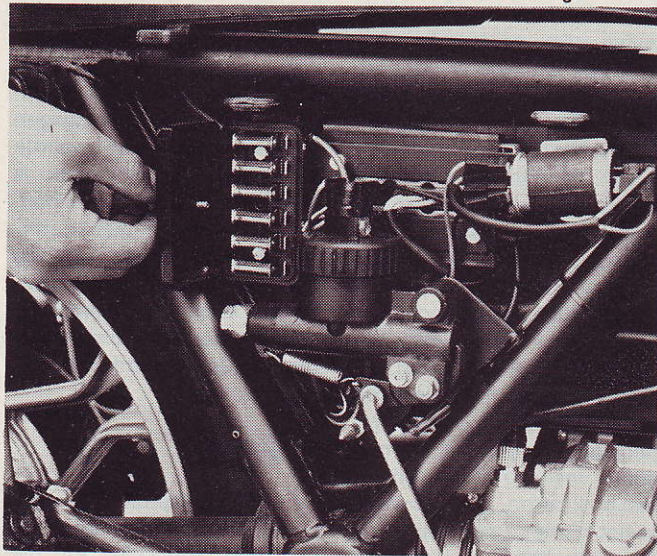
moeite voor moet doen. De Guzzi wil er graag met grote klappen vandoor gaan, de machine reageert gretig op het gas en hoewel de methode met de acceleratiepompen in de carburateurs nou niet bepaald subtiel is, het werkt wél. Trillingen zijn vooral voelbaar in het middengebied, wanneer het gas open gaat. Eenmaal daaroverheen loopt de Guzzi smeuiig, hoewel je altijd blijft voelen dat daar onder je twee forse zuigers aan het werk zijn. Het brandstofverbruik is, ze-

Een zeef met gróte gaten op de kelk. Een mooi snorkend geluid en hogere prestaties zijn het gevolg.



ker bij een snelle rijstijl, niet gering. Bij ons verbruikte de Le Mans een liter super op 13 kilometer. Ter vergelijking, de V-1000 G 5 die bij ons in de lange duurtest zit verbruikt een liter op circa 16 kilometer. Met een tankinhoud van 22.5

Keurig zekeringenkastje en behoorlijk weggewerkte bedrading.



liter geeft de Le Mans een actieradius van bijna 300 kilometer en dat is weer een uitstekende waarde.

Transmissie

De Guzzi valt nog onder de categorie 'cardanmachines oude stijl', want de vijfbak laat zich bepaald niet geluidloos schakelen. De versnellingen zijn stroef te vinden, de slag is nogal groot. Problemen die je vooral bij terugschakelen ondervindt. Zeker wanneer de koppeling niet totaal ingetrokken wordt (wat door de grote hendels bevorderd wordt) knalt de bak bij

het inschakelen van de eerste versnelling. Wel goed is het feit dat de transmissie fijn spelingsvrij werkt. Wij hadden de uitvoering met normale bak (tegen meerprijs is ook een close ratio bak verkrijgbaar) en de overbrengingsverhoudingen daarvan zijn prima op elkaar en de motorkarakteristiek afgestemd. Je leert wel stil en snel schakelen met de Le Mans, maar het past niet bij het flitsende gedrag van deze machine. We kregen hem zo plat dat we even verlangden naar een hak-teen schakeling omdat we bij het terugschakelen anders het pedaal in asfalt zouden boren.

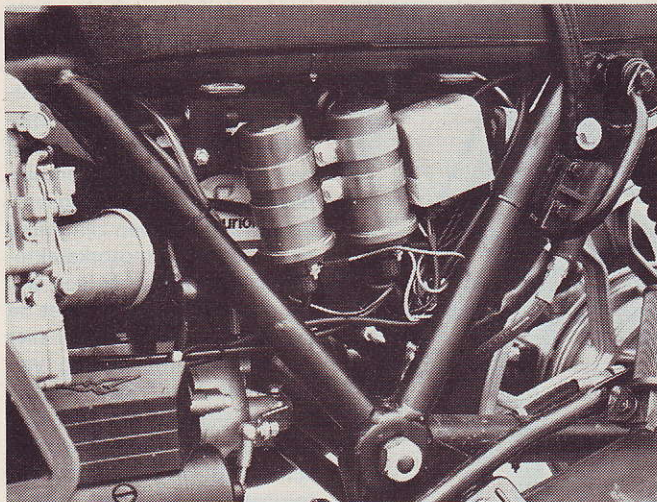
Remmen

De Guzzi is rondom voorzien van grote (geperforeerde) schijven die bediend worden door het eigen integrale remstelsel. De werking ervan was buitengewoon goed. Zowel met de enkele, handbe-

diende, schijf vóór als met het integrale systeem kon onder alle omstandigheden keihard en prima doseerbaar geremd worden. De Brembo stoppers zijn van een werkelijk uitstekende kwaliteit, geen kritiek dus in dit opzicht.

Weggedrag

De Moto Guzzi Le Mans stuurt op de weg in één woord geweldig. Dat klinkt buitengewoon positief en zo is het ook bedoeld, want de Guzzi behoort in dit opzicht tot de absolute topklasse. Zowel in korte als lange bochten stuurt de machine onberispe-



Aan de linkerkant vinden we de twee bobines en vlak voor de schokdemper het verdeelpotje voor het remsysteem.

lijk strak, het buitengewone stijve frame laat geen hobbeltje in de buizen doorkomen. Ook op zeer hoge snelheden is de stabiliteit goed, lengterichels hebben geen merkbare invloed op het stuurgedrag. Een heel enkele keer kregen we links een uitlaatbocht aan de grond, maar door de bank genomen is de grondspeling van deze toch heel lage machine ruim voldoende. Een deel van dat fijne weggedrag kan toegeschreven worden aan de Pirelli banden die een voortreffelijke grip op de weg geven. Standaard heeft de Le Mans een verstelbare stuurdemper die wij gewoon in de lichtste stand lieten staan. Waarom het ding erop zit is niet duidelijk, want nodig heb je hem zeker niet, al staat het natuurlijk altijd wel aardig. De indruk van soliditeit die je op de Guzzi krijgt is de overheersende impressie. De machine voelt zo strak aan als een blok beton, geen flauwtjes in het frame of een flopperige voorvork, het zit allemaal solide in elkaar en dat voel je. Met het neutrale, maar toch gevoelige stuurkarakter is de Le Mans een bochtenmachine bij uitstek die de sportieve rijder alles zal kunnen geven wat ervan gevraagd wordt. Want de Le Mans is zo'n zeldzame machine die (véél) harder kan dan menige rijder kundig is.

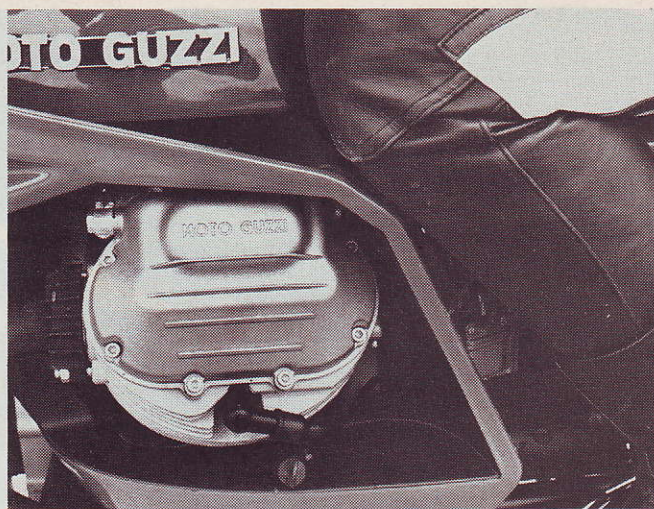
Vering

De Le Mans wordt voor en achter afgeveerd met behulp van de eigen vork en dempers. De voorvork heeft een minimale slag van zo'n 13 centimeter en dat wreekt zich bij hard remmen. Want hoe- wel de vering en demping

heel goed op elkaar en de machine zijn afgestemd, mis je gewoon voldoende veerweg. Vooral bij hard remmen slaat de vork dan door, terwijl op slechte wegen de vork ook al heel snel tegen de stuit aan zit. Op de snelweg merk je daar niets van, maar wie graag diep in de bocht nog vol in de ankers gaat, en dat kan gewoon met deze machine, zal het gebrek aan veerweg voelbaar missen. Achter is de Guzzi ook al niet bijzonder royaal van veerwegen voorzien, maar een waarde van bijna 100 millimeter is meer acceptabel. Achter hadden we liever een wat straffere demping gezien wat de wegligging nog meer ten goede zou komen. De veren zijn precies goed, het juiste compromis tussen comfort en rijhoogte.

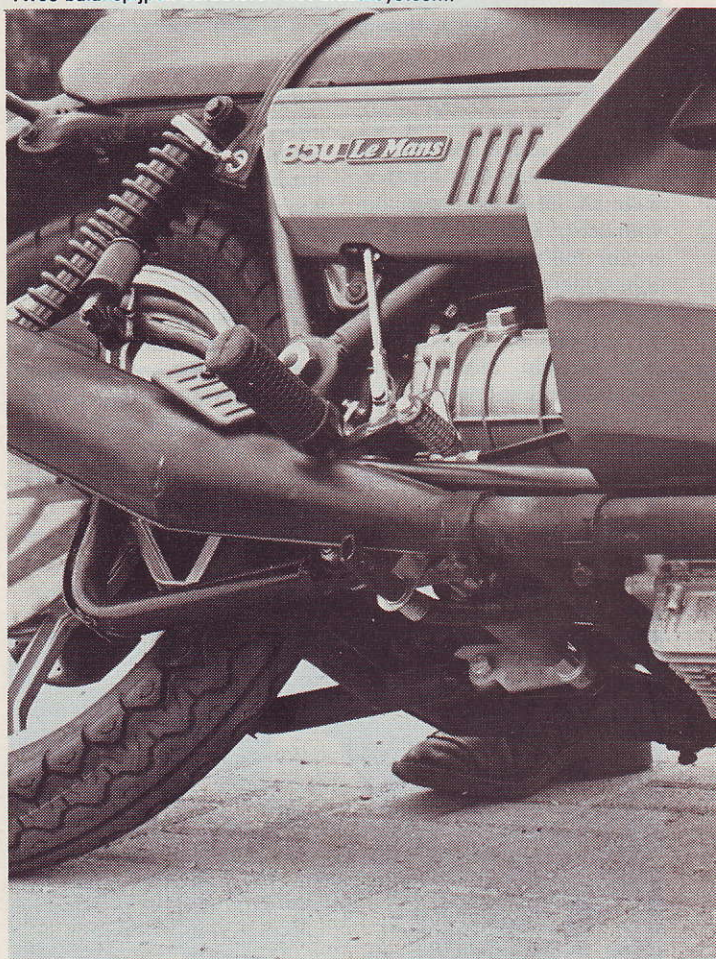
Zitpositie

Bij zo'n uitgesproken sportieve machine hoort natuurlijk een dito zitpositie. En die heeft de Le Mans dan ook. De clip-ons zitten standaard op deze machine, het zadel is lekker laag, de voetsteunen weer goed hoog. Dat betekent ook dat lang niet iedereen zich zo makkelijk achter de kuip zal kunnen opvouwen. Vooral rijders met lange benen zullen deze positie met de hoog opgetrokken knieën niet bijster kunnen waarden. Voor de echte hardgaander is het echter de enige juiste positie die bij hoge kruissnelheden niet eens zo erg oncomfortabel is. Omdat het zadel zo laag geplaatst is, kunnen ook rijders met uitgesproken korte pootjes nog makkelijk aan de grond ko-

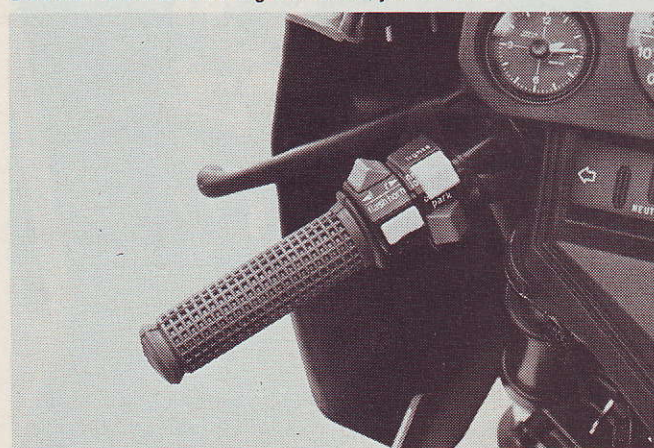


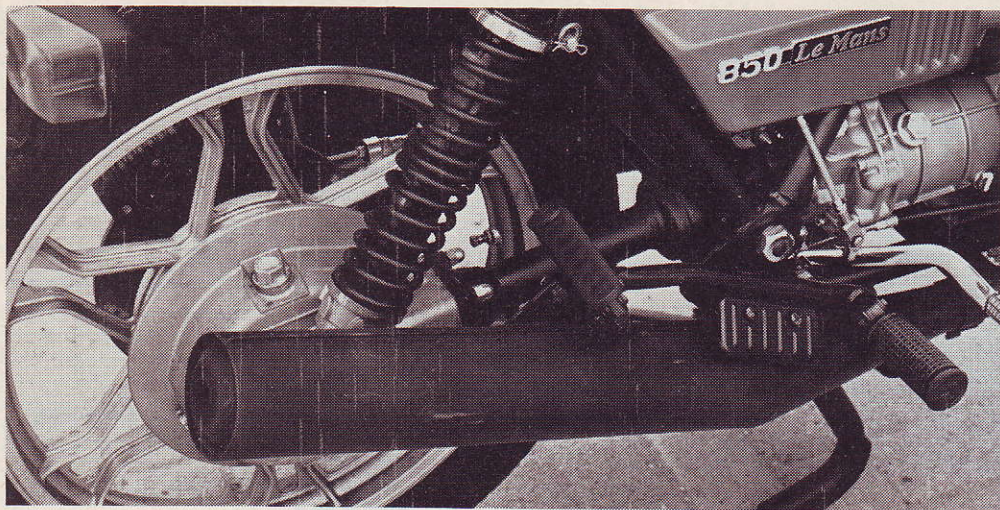
Het probleem van de Le Mans in beeld, te weinig knieruimte.

Twee balanspijpen verbeteren het uitlaatsysteem.

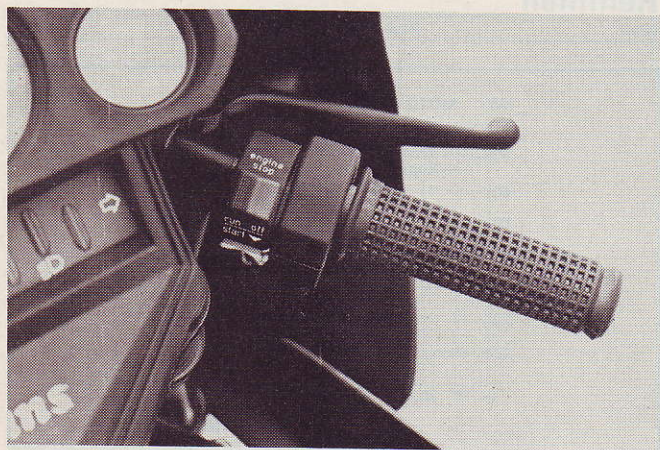


De bekende Guzzi bedieningselementen, je went eraan.





Zwarte pijpen die ook zwart blijven.



men. Op de Guzzi zit je solide achter de tank, waarbij het hoog oplopende zadel en het voelbare trapje in de buddy je degelijk opsluiten. Te degelijk voor de eerder genoemde groep der langbenigen, want die zullen precies op dat trapje moeten zitten om een goede zit te bereiken. Hinderlijker is echter dat de kniestukken in de stroomlijn voor iedereen lastig in de weg zaten. De SP kent hetzelfde probleem en de simpelste remedie is wel om ze eenvoudig weg te laten wat weer een paar centimeter scheelt. De tweedelige stroomlijn is behalve mooi ook nog functioneel. Om de

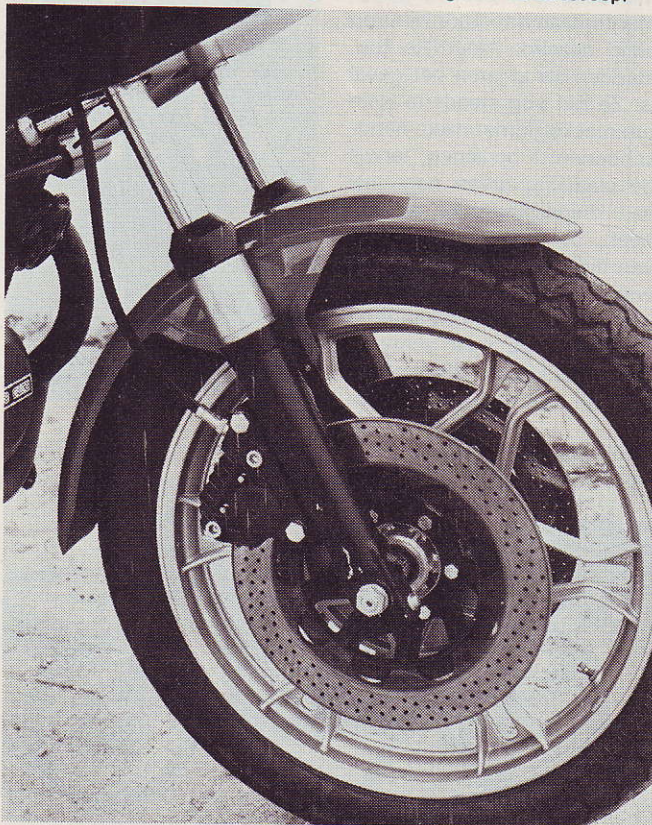
knieën er niet buiten te laten steken zullen lange rijders ver naar achteren moeten zitten, maar dan is de bescherming ook heel goed. Het stuurkuipje, want dat is het bovenstuk in wezen, had totaal geen invloed op de stureigenschappen. Het lijkt ons eigenlijk wel zo simpel, en voordelig, om de kuip uit één stuk te maken, maar deze tweedelige constructie beviel in de praktijk uitstekend. Dat de vormgeving ook aerodynamisch in orde blijkt te zijn bewijst de hoge topsnelheid wel. Een passagier heeft het op de Le Mans minder naar zijn zin. Weinig ruimte en nog minder houvast zorgen voor een wankele rit.

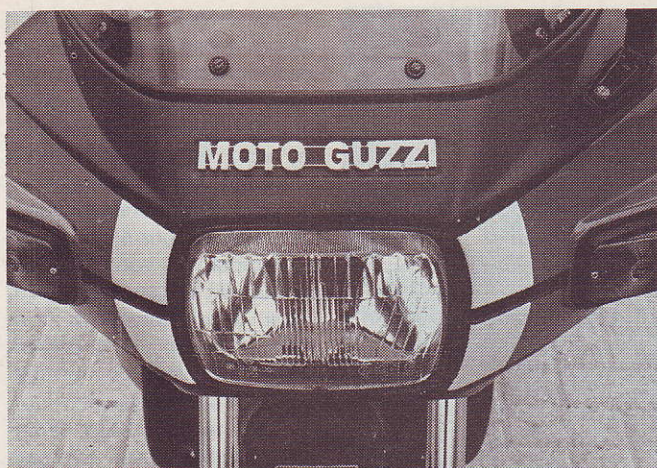
Bedieningsgemak

De Le Mans is voorzien van een buitengewoon uitgebreid dashboard met alle lampjes die je maar wensen kan plus nog eens een klokje en een voltmeter. De kleine verkliekerlampjes zijn niet allemaal even best te zien bij fel daglicht, maar ze geven wel een schat aan informatie. Een alarminstallatie is standaard aanwezig.

De klokken zijn op zich goed af te lezen. De snelheidsmeter bleek behoorlijk optimistisch te zijn en gaf over de hele li-

Voortreffelijk remmen met een erg korte veerweg voor de telescoop.



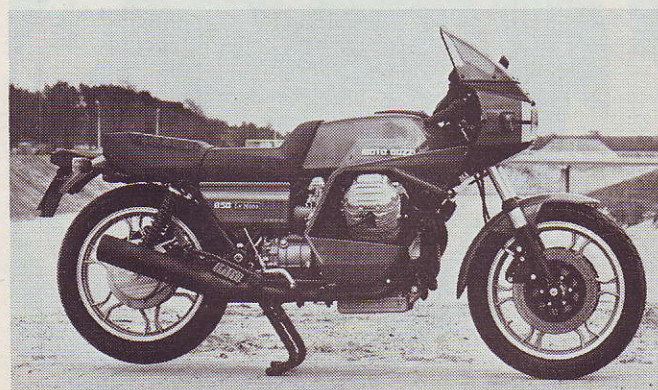


Matige koplamp zonder H4 unit.



Extra klepje voor de benzinedop.

nie circa 8 procent te veel aan. De toerenteller was nauwkeuriger en was gemiddeld bijna 500 toeren te optimistisch. De bedieningselementen aan het stuur zijn nog altijd dezelfde kleurrijke toestanden als al jaren het geval is. Ze zijn nog steeds te klein om makkelijk met dikke handschoenen te bedienen, terwijl de plaatsing ervan nog veel aan duidelijkheid te winnen heeft. Je leert er na verloop van tijd wel mee om te gaan, waarna ze verder geen problemen meer geven. Onhandig is de buddy die naar achteren toe openklapt. Niet alleen gaat ze niet ver genoeg om-



Motor

Type	2 cilinder, viertakt
Cilinderinhoud	844 cm ³
Boring	83 mm
Slag	78 mm
Compressieverhouding	10,2 op 1
Koeling	rijwind
Nokkenas(sen)	1 onderliggend
Nokkenas aandrijving	ketting
Klepspelingen	uitlaat 0,22 mm, inlaat 0,22 mm koud
Carburateur(s)	2 merk Dell'Orto, type PHF 36 B
Sproeierbezetting	stationair 60 naaldsproeier 70 naaldpositie 2 hoofdsproeier 140 acc. sproeier
Brandstof	super
Ontsteking	contactpunten
Voorontsteking	8-34° voor bdp
Contactpuntafstand	0,40 mm
Bougie(s)	merk Bosch, type W230T30 alternatief: Champion N9y
Dynamo	wisselstroom max. stroomsterkte 20 A
Batterij	12 Volt 20 Ah
Materiaal cilinder(s)	lichtmetaal met gietijzeren voering
Starter	elektrische starter

Prestaties

Maximum vermogen (fabr. opg.)	59,6 kW (81,0 pk) bij 7600 min - 1
Specifiek vermogen (fabr. opg.)	70,5 kW (95,9 pk) per 1000 cm ³
Maximum vermogen rollenbank	58,0 kW (78,9 pk) bij 7300 min - 1
Specifiek vermogen rollenbank	68,6 kW (93,3 pk) per 1000 cm ³
Verschil fabr. opg. krukasvermogen eigen meting aan achterwiel	1,6 kW (2,2 pk) = 2,6%
Specifieke massa	3,4 kg per kW (2,5 kg per pk)
Idem met rijder van 75 kg	4,7 kg per kW (3,4 kg per pk)
Maximum koppel (fabr. opg.)	N.O.
Maximum koppel (rollenbank)	76 Nm bij 6750 min - 1
Topsnelheid (fabr. opg.)	230 km/h
Topsnelheid gemeten	208 km/h zittend, 217 km/h liggend
Brandstofverbruik	1 op 13 (7,7 liter/100 km)

Transmissie

Koppeling	droog uitgevoerd met twee platen
Versnellingen	5
Type bediening	kluwenschakeling
Overbrengingsverhouding primair	1.235 op 1, 17 t- tandwielen
Overbrengingsverh. 1e versn.	2.000 op 1 (bak) 11.643 op 1 (totaal)
2e versn.	1.388 op 1 (bak) 8.080 op 1 (totaal)
3e versn.	1.047 op 1 (bak) 6.095 op 1 (totaal)
4e versn.	0.869 op 1 (bak) 5.059 op 1 (totaal)
5e versn.	0.750 op 1 (bak) 4.366 op 1 (totaal)
Overbrengingsverh. secundair	4,714 op 1, 7/33 t cardantransmissie

Wielophanging

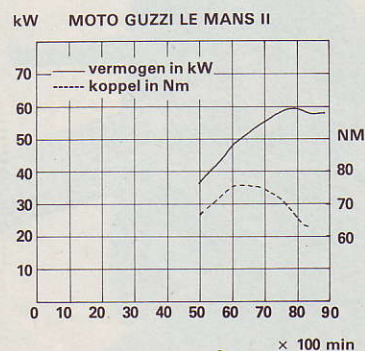
Vork	merk Moto Guzzi, schroefveer, slag totaal 125 mm
Achterelementen	merk Moto Guzzi, in 3 standen verstelbaar, schroefveer, slag totaal 100 mm

Besturing

Voorvorkhoek	62°
Naloop	110 mm
Balhoofdagering	kegellagers
Achtereervorklagering	kegellagers

Remmen

Voor	2 schijven/geperforeerd
------	-------------------------



hoog, ook het feit dat eerst de riem over de buddy losgehaald moet worden is nu niet zo bijster efficiënt. De middenbok en jiffy zijn licht te gebruiken, hoeveel de jiffy goed verscholen onder de kuip zit en daardoor wel eens moeilijk te vinden is. Wat we wel misten was een H4 unit in de koplamp. Het standaard gloei-peertje geeft voor een dergelijke machine een te geringe opbrengst. De Le Mans is een uitgesproken luxe machine, grapjes als een uurwerkje en een voltmeter zijn voor een dergelijke sportieve fiets niet nodig, maar wel altijd aardig om te hebben.

Uiterlijk

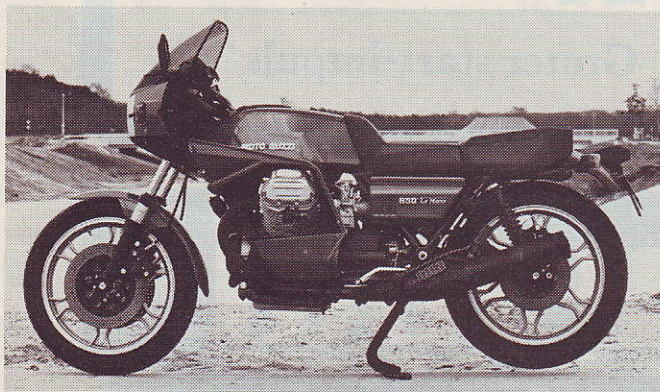
De loftuigingen over het uiterlijk van de Le Mans zouden al een gegronde reden zijn om de machine te kopen. Zonder uitzondering vindt iedereen de Guzzi een bloedmooie machine, iets wat je ook op de weg merkt omdat je veel bekijks hebt met de rode dikke Italiaan. De machine is erg netjes afgewerkt, ook de kabels onder de zijschermen zijn keurig weggewerkt, terwijl de vormgeving geraffineerd en

sportief is. De enige uitzondering zouden we daarop willen maken voor de knipperlichten achter die op de een of andere manier niet in het totale beeld passen. De zwarte pijpen bleven zo waar gewoon zwart, ze gingen een beetje glimmen, maar het is niet zo dat het chroomwerk na twee dagen glanzend de kop opsteekt zoals dat vroeger het geval was.

Conclusie

De vraag blijft natuurlijk of een machine als de Le Mans bijna 13.000 gulden waard is. Dat ligt er volkomen aan vanuit welk blikpunt je de zaak bekijkt. In wezen is de Guzzi een bruut van een machine, een superbike van de oude garde met de daar bij horende kwaaltjes als een motor die slecht start als je te veel met het gas speelt, een vermogen dat op gang moet worden geholpen omdat de dikke V-twin onderin anders in zijn eigen gulzigheid verzuipt, open kelken waarvan het sonore geluid door de kuip omhoog gestuwd wordt en te korte veerwegen. Wat aanspreekt is het feit dat de Le Mans prestaties levert op zéér hoog niveau met de eenvoud (en relatieve zuinigheid) van een twin, de formidabele stuuereigenschappen die een eenzaam peil bereiken en het beeldschone uiterlijk dat je uit Japan wel nooit zal krijgen. In dat licht gezien is de Guzzi een zeer begerenswaardige machine, het is een motor waar je op slag verliefd op kan worden. Gezien de prestaties is de Le Mans, ondanks zijn hoge prijs, een machine die met gemak de handschoen kan opnemen tegen de zware multi-cilinder 'hyperbikes' en is als zodanig eigenlijk de meest concurrerende machine uit de Guzzi lijn.

DERK EVERS



Diameter schijf	300 mm
Bediening	hydraulisch (integraal remsysteem)
Achter	schijf/geperforeerd
Diameter schijf	242 mm
Bediening	hydraulisch

Wielen en banden

Velgmaat voor	WM 2.15 x 18
Bandenmaat	100/90 H18
Bandenmerk	Pirelli MT18 Gordon
Aanbevolen spanning	2.1 ato
Velgmaat achter	WM3 x 18
Bandenmaat	110/90 H18
Bandenmerk	Pirelli M18 Gordon
Aanbevolen spanning	2.4 ato

Maten

Max. lengte	2190 mm
Max. hoogte onbelast	1210 mm
Max. breedte	610 mm
Wielbasis	1485 mm
Grondspeling	175 mm
Voetsteunhoogte	320 mm
Breedte stuur	580 mm
Lengte achtervork	425 mm

Gewichten

Leeg gewicht	196 kg
Maximum toegestane totaalbelasting	430 kg

Inhouden

Brandstoftank	22,5 liter (3 liter reserve)
Motorcarter	3,0 liter olie SAE 10 W 50
Versnellingsbak	0,75 liter olie SAE 90
Vorkpoot	0,06 liter olie ATF

Service en onderhoud

Motorolie ververset	3.000 km
Transmissie-olie ververset	10.000 km
Garantie	12 maanden

Onderhoudskosten

Set remblokken voor	f 70,80
Set remblokken achter	f 35,40
Set contactpunten	f 35,40
Snelheidsmeterkabel	f 23,60
Zuiger met pen en veren	f 146,20
Cilinder	f 247,80
Uitlaat compleet	f 336,90
Koppelingsplaat	70,80
Motorrijtuigenbelasting	f 171,- per jaar, f 45,- per 3 mnd.
WA-verzekering*)	f 355,- per jaar
AR-verzekering*)	f 3.249,- per jaar
*) KNMV tarieven	
Standaarduitvoering	inclusief stroomlijn, gegoten wielen, integraal remsysteem, stuurdemper

Prijzen

Catalogusprijs (incl. BTW)	f 12.999,-
Nevenmodellen 850 T3	f 9.750,-
V-1000	f 11.500,-
V-1000 SP	f 12.950,-
Le Mans CR	f 13.695,- (close ratiobak)
Importeur	M.C.I. Gerard Scholtenstraat 73, Rotterdam (tel: 010-652474)

