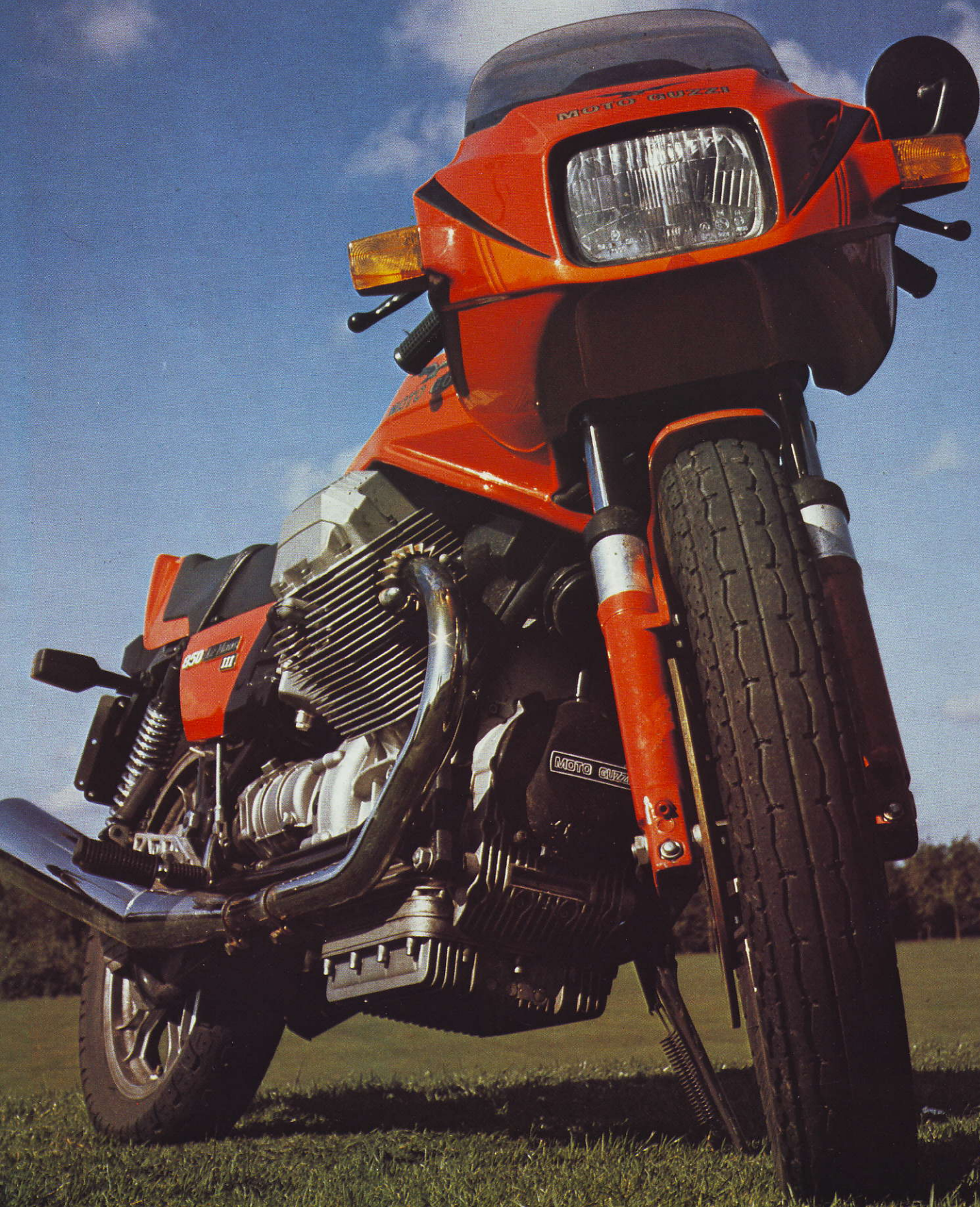


TEST MOTO GUZZI



850 LE MANS III

Motor

Een Le Mans I, Le Mans II en Le Mans III. Je zou verwachten dat de veranderingen steeds vooral uiterlijk zijn. Niets is minder waar!

De Moto Guzzi Le Mans III is een duidelijk sterk verbeterde fiets met een geheel opnieuw opgezet blok, een verbeterd comfort en ook een wat ander 'smoeltje'.

Meest opvallend is de uiterlijke wijziging van het blok, dat trouwens veel wegheeft van de 500 Monza. Le Mans en Monza, aardig gevonden. Voor het leeuwendeel zijn de motorische wijzigingen voortgekomen uit verstandelijk gestelde doelen, bepaald niet alleen om gevoelsmatige doelen te bereiken dus. Guzzi is momenteel sterk vernieuwend en praktisch bezig.

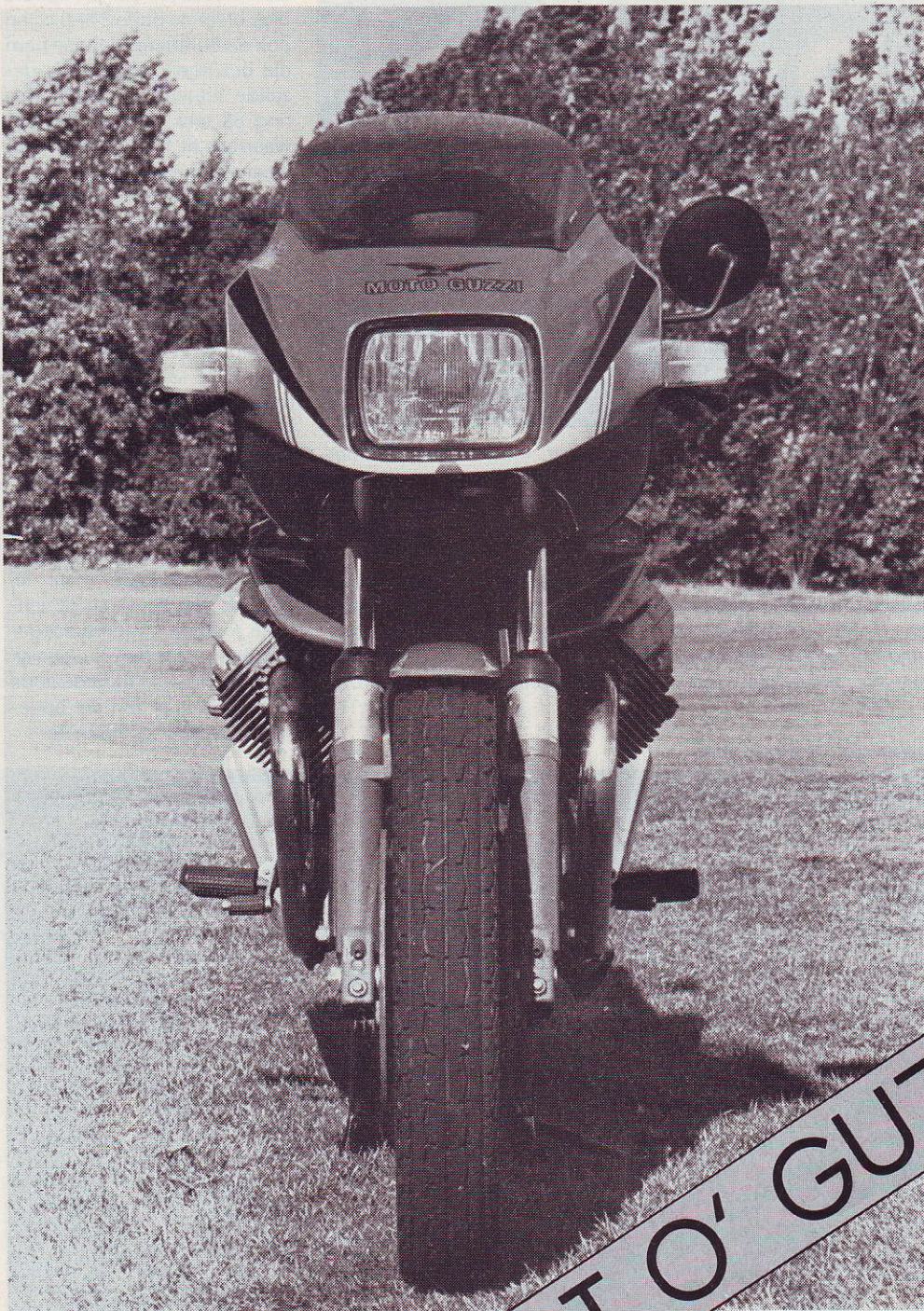
Dat zie je bijvoorbeeld al uit de montage van een luchtfilter. Vroeger ademden twee jetsers van kunststof kelken vrij de lucht en alle daarin rondhangende stukken en brokken in. Nu loopt zoals dat hoort een tweetal rubbers naar een filterhuis toe. Niet meer die snorkende klappen uit het vooronder dus, maar nog wel lekker strakke zuigers na een paar duizend kilometer. Het zou je verbazen te weten hoeveel steentjes er door open kelken naar binnen gezogen en na enig slijpwerk weer naar buiten geblazen worden!

De cilinders kregen de wat hoekige vorm die de 500 ook kent, wat ook met de thermische eigenschappen samenhangt. Ook al hoekig werd het carter dat tegelijk met een stel verstevigingsribben wat dikker groeide. Resultaat: minder vervorming en minder motorgeruis. Dat laatste punt is trouwens niet onbelangrijk geweest. De luchtfilterconstructie, het motorcarter, de veranderde uitlaten en het laag gehouden toerental ook dragen een steentje bij tot het zo laag mogelijk houden van het geluidsniveau. Het lekkere 'donkere' geluid ontlokt de dB-meters toch al niet zo'n grote uitslag.

Niet in de laatste plaats zullen Guzzi liefhebbers blij zijn met het verbeterde oliesysteem.

Mot O'Guzzi, hebben we de nieuwe Le Mans genoemd. Zonder nu vervelende eigenschappen aan een bevolkingsgroep te willen toevoegen moet het namelijk gezegd worden: de Moto Guzzi Le Mans III is een Schots zuinige Italiaan. Een machine die je voor een beetje brandstof bliksemsnel rechtdoor of de bocht om brengt. Een nóg zuiniger machine dan de voorgaande versie, een praktischer machine dan de Le Mans II en indien mogelijk: een nóg mooiere machine!

Voor al met de inhoud en ont-luchting daarvan. In het duur-testverslag van de 1000 G5 meldden we dit euvel van Guzzi al. Olie die er bij hoge snelheid in wat tē enthousias-te mate uitkomt. Vroeger hebben we zoiets ook al eens met een 500 gehad. Maar zo-als gezegd: Guzzi is de boel 'praktischer' aan het maken en ook dit werd aangepakt. Het had, dachten we, vooral



Wat een klein frontaal oppervlak al niet scheelt . . .

MOT O' GUZZI



te maken met een klepje ergens in het systeem.

In ieder geval werd de carterinhoud vergroot en het euvel bestreden.

Tijdens de test gebruikte onze fiets nauwelijks merkbaar olie en konden we nergens vettigheid ontdekken. Behalve dan aan de achterkant van het

cardan, maar dat kwam door een ringetje dat de geest had gegeven en wat olie doorzweette. Hinderlijk: de bijzonder lastige peilstok.

Maar goed, genoeg gepiekerd. Hoe werkte de fiets? Wel, hij werkte in ieder geval zó goed dat menig telefoontje nodig was om hem bij ons

weg te krijgen. Zo vals zijn we wel.

Een paar duizend kilometers konden geen mankementen aan het licht brengen. Gewoon een hele makkelijke motor. Goed starten, mooi lopen en weinig gebruiken. Recept voor een massamotor, zou je zeggen, maar dat gaat natuurlijk niet op, want het hele motorconcept zal maar een deel van de liefhebbers kunnen bekoren. En terecht, want het betreft hier toch echt een pure, volbloed, 100% sportmotorfiets. Onder de honderd kilometer per uur is er weinig mee te beginnen. De inhoud van het compacte blok bleef de oude 844.0 cc en ook de boring en slag die hem die bezorgen worden via dezelfde maten verkregen. Boring 83 mm en slag 78 mm, waarmee hij licht overvierkant bleef. Wie de rekenlineaal of het electronisch rekenwonder er even bijpakt ziet dat daarmee de zuigersnelheid in de toptoeerenregionen knap richting 20 m/seconde wandelen. Het motorkarakter is echter zo dat je in dat gebied niet lang kunt vertoeven. Als je dat wel doet zal men je namelijk bijzonder snel al met een plamuurmes van een of andere bumper af moeten halen, om het maar eens wat grof te beschrijven. Je zou het niet denken als je naar de vermogenskromme kijkt, maar hij gaat als een speer als je eenmaal rond de honderd aangeland bent. Het rare is eigenlijk dat hij weliswaar inderdaad de indruk die je al van de 'op-je-achterste-vermogensmeter'

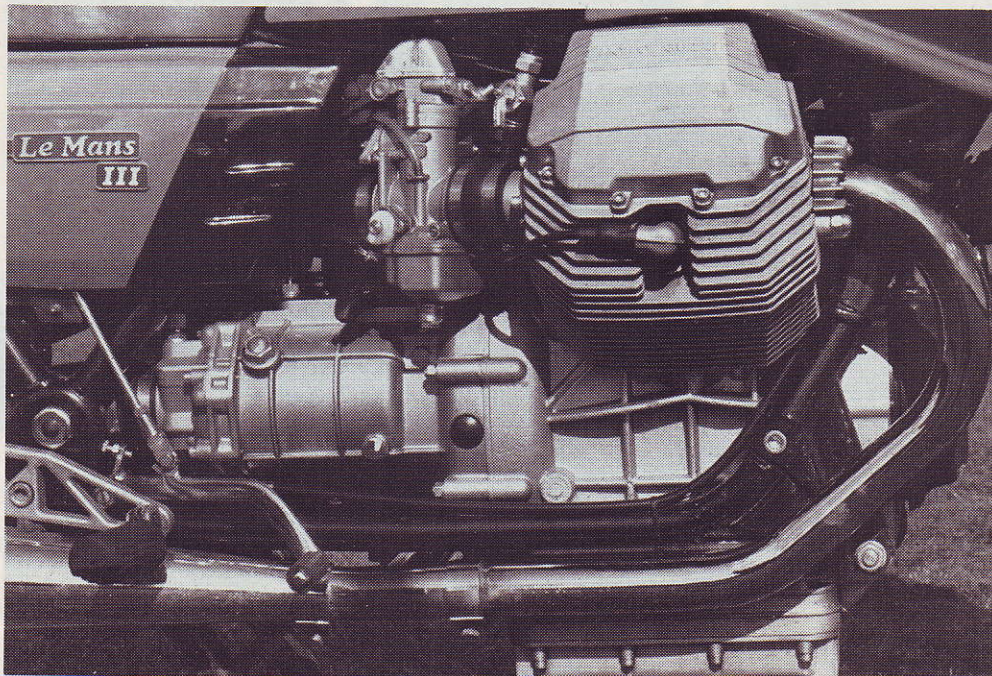
had, gestand doet, boven 5000 toeren begint hij het leven pas interessant te vinden, maar dat de close ratio versnellingsbak ervoor zorgt dat dat geen probleem is. De vijf versnellingen sluiten zo aan dat je nooit méér dan de 'breedte van de vermogenskromme' terugzakt in toeren. Met enig beleid (lees: halfgas) is de fiets trouwens ook verrassend makkelijk 'van onder uit' de bocht uit te krijgen. Het is wat dat betreft geen Triumph, maar zeker niet onverdienstelijk.

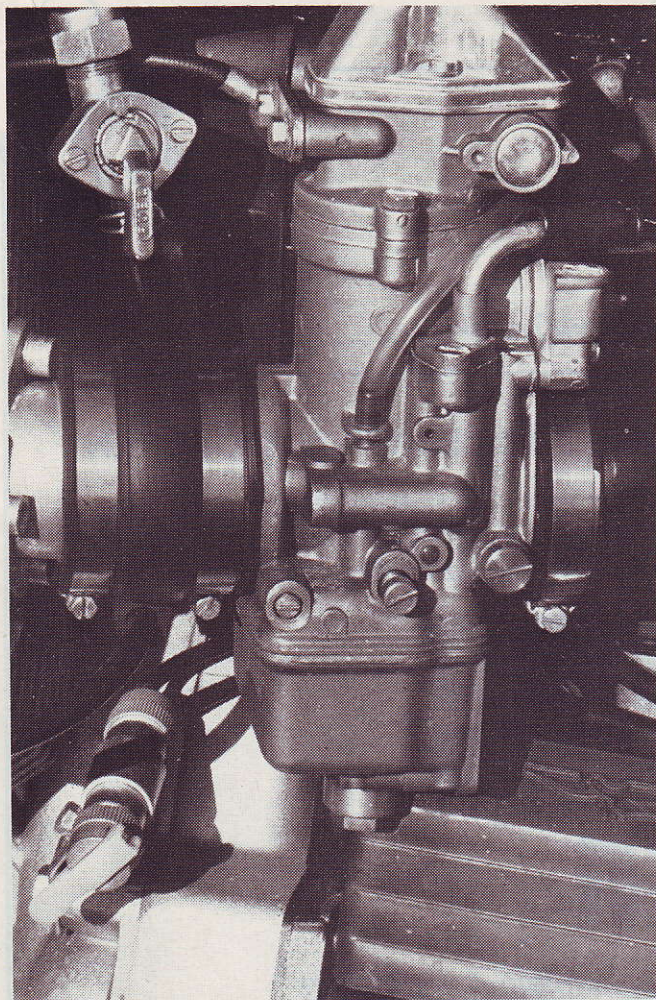
Doorgaans zul je met de Le Mans op de grote weg vertoeven, want hij is voor de asfaltbaan gebouwd en rustig rondzoevend tussen 5500 en 6500 toeren krijg je de indruk dat niks mis kan gaan. Dat daarbij de snelheidsmeter werkelijk fabeltastische waarden aangeeft waren we wel van méér Italiaanse merken gewend. Onze testfiets spande echter wel de kroon. Honderdvijf bleek ongeveer honderdtwintig en hoger hield de teller het steeds rond de twintig kilometer meer dan de werkelijkheid. Gelukkig dat recht voor je neus een pittige toerenteller vrijwel exact aan bleef wijzen. Een echte racer hè, daar let je ook alleen op de toeren.

Moeiteloos realiseerde de fiets in ieder geval een echte top van tegen de 210 kilometer per uur en wat belangrijker is: bij ongeveer 150 is het op de 'drie' werkelijk heerlijk rustig toeven. Weinig toeren, een lekker geluid. In één keer door naar Italië dan maar? Zelfs zonder plat te gaan liggen bleken de 53 kW in staat je naar bijna 200 te sleuren. Wat een ranke motorbouw al niet scheelt! Komen we na de voor een dergelijke motor belangrijke topsnelheid aan het tegenwoordig ook zeer belangrijke verbruik: wel, zoals al in de kop gezegd, het is een bijna Schotse fiets hoor! We hebben serieus geprobeerd wat het hoge verbruik zou zijn (grote weg, stevig doorrijden en rond de 160 kruisen). Het resultaat was verbluffend. Een haartje onder de liter op zestien kilometer . . .

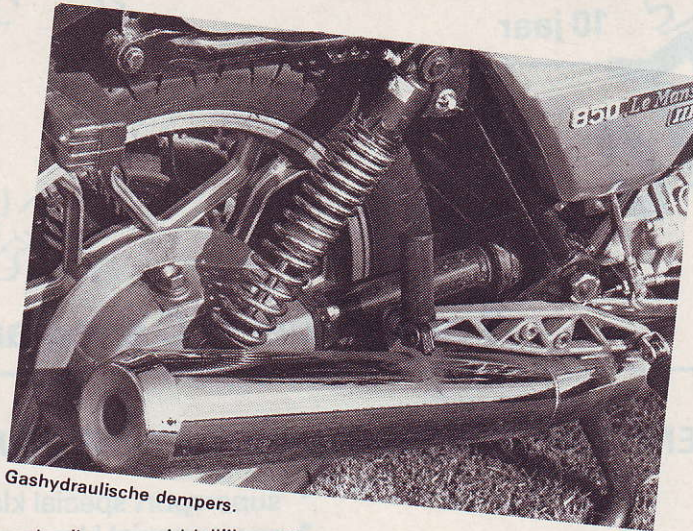
Rustiger rijdend kwamen er waarden op de meetlijsten tot zelfs boven de liter op twintig kilometer. Gemiddeld zul je bij een enigszins in de hand gehouden rechterpolsje tot waarden van een liter op achttien kilometer kunnen komen. Gemier in de stad jaagt het

Vernieuwd, verstevigd blok.





Grote Dell 'Orto's en de onhandige choke.



Gashydraulische dempers.

verbruik onmiddellijk op. Maar zoals duidelijk zal zijn, daar is de Le Mans niet voor gemaakt. Alsmat met slippende koppeling op gang komen is niet prettig. De acceleratiepompen op de grote 36 mm Dell'Orto carburateurs zijn daar trouwens ook niet op ingericht.

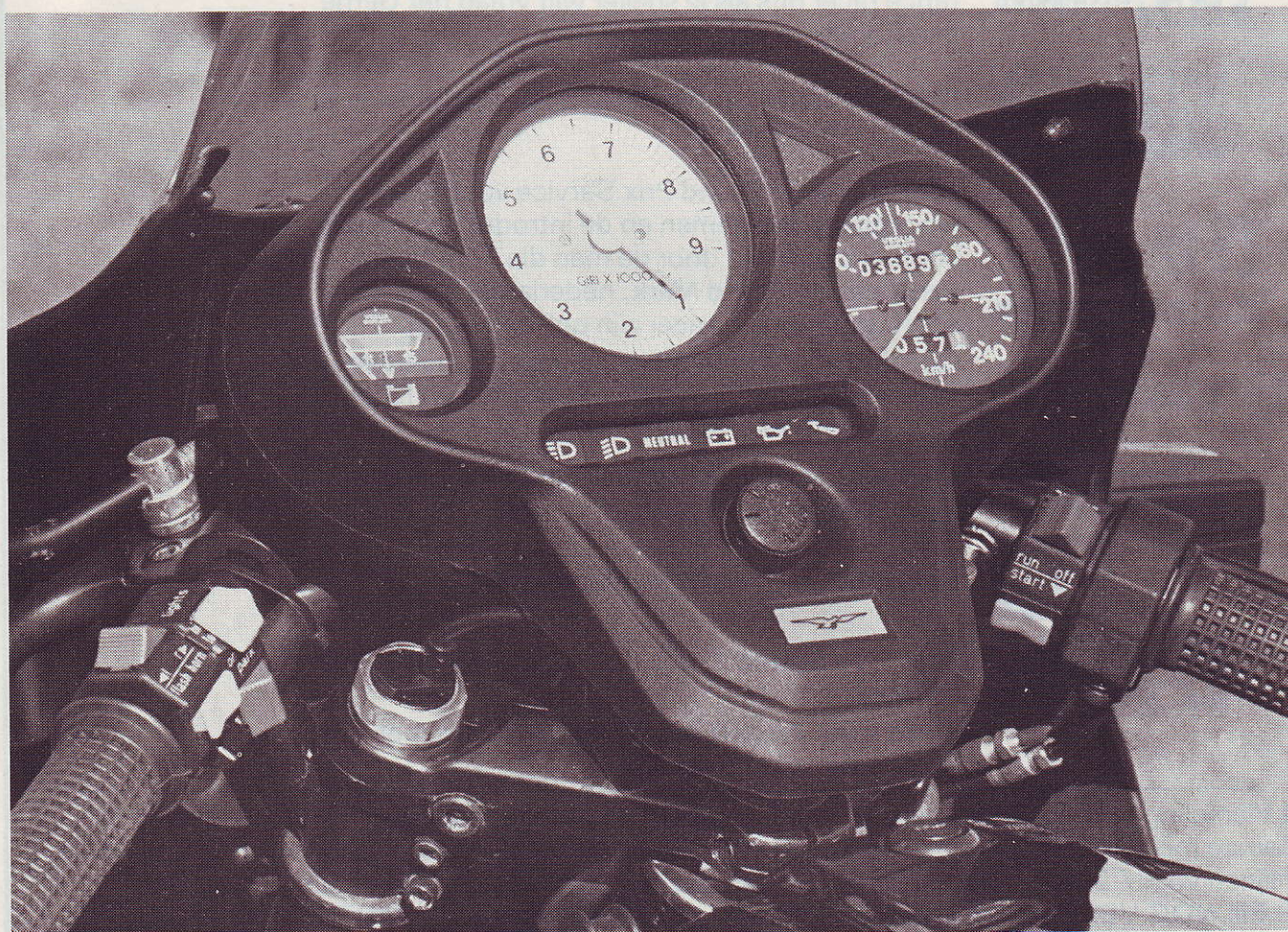
Toch - de indruk moet onmiddellijk weggenomen worden - is de Le Mans geen lastig baasje. Sterker nog, hij staat wat het motorisch gebodene op het zelfde luxe niveau als menig Japanse fiets.

Starten is geen enkel probleem. Ook een stelletje nachten buiten in de kou riepen geen protesten op. Lastig is wel het rare chokemanetje onder de linkercarburetor, maar goed, het zij zo.

Vrijwel meteen neemt de motor schuddend gas aan en kan de chokeknop terug.

Met een vrij zwaar te bedienen slippende koppeling doe je dan best snel de stad te verlaten. Onderweg blijkt dat de bediening van het schakelpedaal weinig problemen ople-

Duidelijk ander dashboard, de oude schakelaars, lucht op voorvork en schroefje op gas.



vert. De slag is niet idioot groot en met wat precisie kun je goed schakelen.

Opvallend is trouwens dat de fiets weinig last heeft van het 'kantelen' dat je soms bij dwarse motoren aantreft. De kleine toerensprongen geven gewoon niet zulke grote reactiekrachten.

Transmissie

Het schakelen van de 850 verloopt als gemeld behoorlijk wanneer men wat moeite doet precies te rijden. Van enig nadelig effect op het gebied van het cardan bleek niets. De Guzzi-mannen hebben er gewoon een prima transmissie onder gezet, die noch duikt noch opkomt. Eigenlijk doet het knelpunt in de overbrenging zich alleen bij het overschakelen van één naar twee voor. Daar ligt natuurlijk ook de grootste stap. Hinderlijk was het oliezweten bij het cardan, maar de eerlijkheid gebiedt te melden dat het eigenlijk ook een beetje onze luiheid was. Een nieuw ringetje erop en de zaak was geklaard.

Remmen

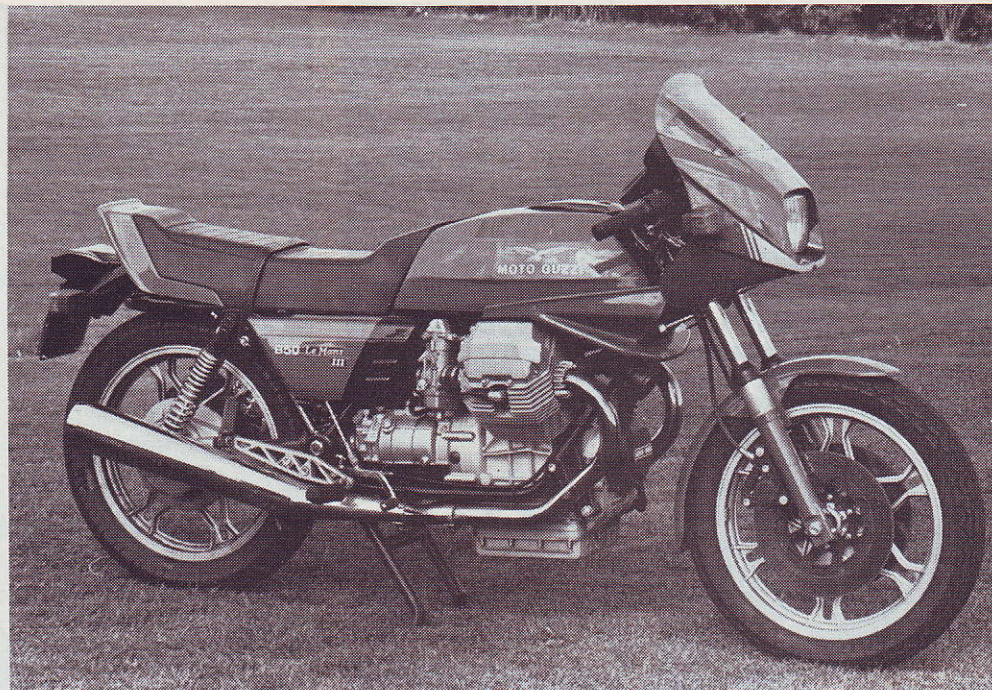
Drie stevige schijfremmen verzorgen het remgedeelte. Tja, wat moet je melden. Het bekende Moto Guzzi integraal remsysteem. De achterrem is op deze fiets feitelijk achter en één schijf voor. Een trap met het rechtervoetje zorgt dus voor probleemloze vertraging en in geval van nood pak je de andere schijf er met de handgreep bij om dubbel de ankers uit te gooien.

De remmen zijn voldoende sterk, maar zouden voor echt stevig doorrijden toch nog net iets krachtiger mogen. Misschien dat de sportieveling het met andere voeringen meer naar zijn zin heeft.

Of dat aan de remmen zelf ligt? Nee, het ligt domweg aan de snelheid die je al gauw onopvallend met de fiets rijdt! Voor je het weet rij je domweg dertig kilometer harder dan je dacht. Die lekkere dof-fel klappen uit de motor zijn wat dat betreft verraderlijk.

Weggedrag

De stuurkwaliteiten van een Guzzi anno 1981 staan, dat hoeft niet uitgebreid besproken worden, op hoog niveau. De fiets heeft een pittige wielbasis en is ontworpen voor het 'soepeler' werk. Recht-



door? Als een trein. De bocht om? Strak in lange en wat onwennig in hele korte bochten. Je moet al bijzonder stevig de hoek omgaan om deining in het rijwielgedeelte te veroorzaken. Wel moet je behoorlijk zeker zijn van de koers die je gaat nemen, want de Guz' laat zich niet even met een duwtje uit zijn baan brengen.

Wie even gewend is aan de mogelijkheden kan zonder mankeren de toch behoorlijk sportief opgehangen voetrusten aan de straat rijden. De uitstekende Pirelli banden zijn daar niet in de laatste plaats debet aan.

Met een rijklaar gewicht van bijna 250 kilo is de Le Mans III niet echt een lichte motor. Jammer genoeg, zou je zeggen, want wat voor mogelijkheden zouden er dan zijn? Toch is hij makkelijk van links naar rechts te gooien. In niets bleek het kleine en bijzonder fraaie stroomlijntje (dat prima de winddruk van de borst neemt) de stabiliteit beïnvloedt.

Zitpositie

Een straatracer heeft géén luxueuze zithouding. Dat zal duidelijk zijn. Het is misschien een cliché, maar de 'drie' is gewoon Spartaans. De buddy is dun en keihard (soms wat hinderlijk scherp aan de kanten), de zit behoorlijk in elkaar en de schokdempers lijken gevuld met hele dikke olie. Maar goed, daar is het een volbloed sportieveling voor, niet? Veerwegen van 140 en 80 mm lij-

ken toch wel mee te vallen, maar in de praktijk krijgt je achterste het knap te verduren.

Wie het persé zachter wil - wat we ons niet voor kunnen stellen - kan met een centraal luchtvlupunt op de voorvork en een luchtvlupunt achter proberen of hij de veer-voorspanning wat lager kan brengen. De betere stuur-

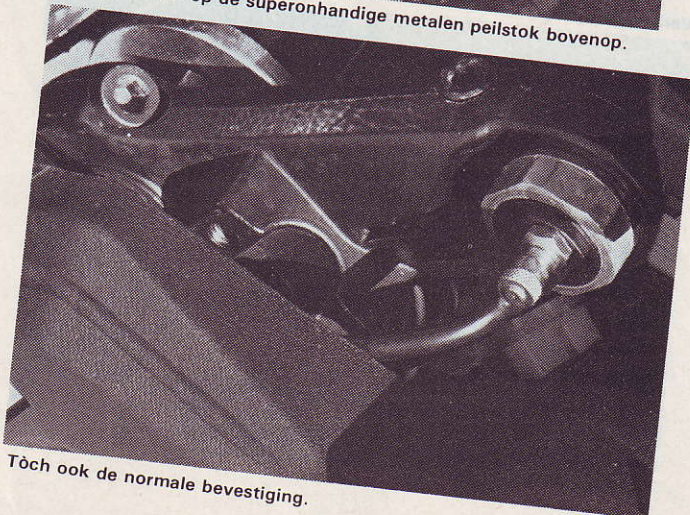
eigenschappen echter komen er dan niet uit. Afstand en hoogte van het stuur (clip-ons) is fors. Ook hier weer moet je boven de honderd zitten om voldoende winddruk te hebben. De onderarmen worden anders wat zwaar belast.

Bedieningsgemak

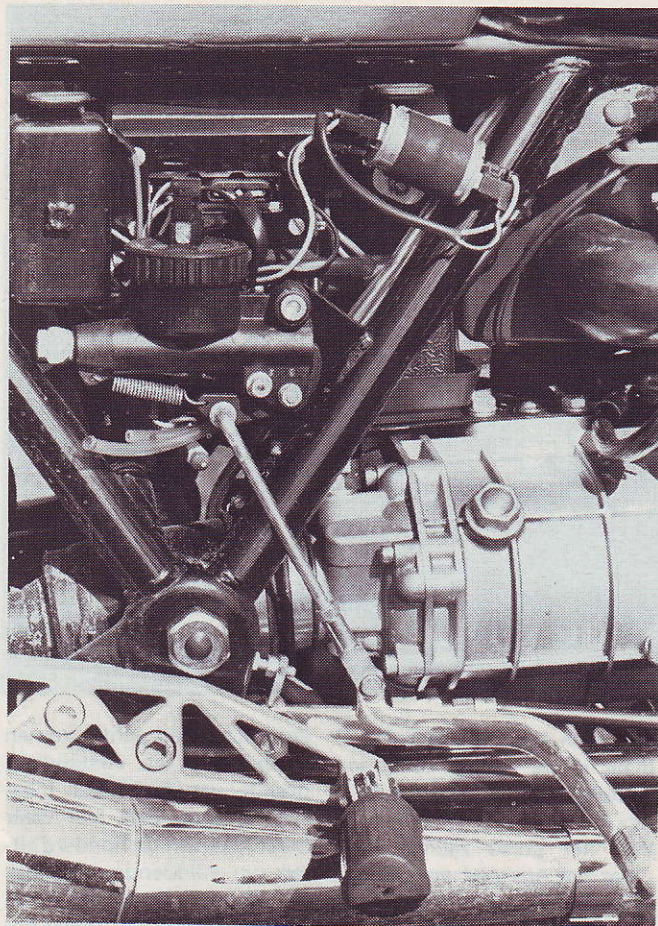
Op een sportmachine breng je



Grotere oliepan, let op de superonhandige metalen peilstok bovenop.



Toch ook de normale bevestiging.



Het integraalremsysteem.

zaken aan die 'nuttig' zijn en niet zozeer 'prettig'. Dat zie je aan de voltmeter en vooral de gróóte toerenteller. De spiegel zit er omdat hij er móet zitten; de buddy klapt omhoog maar niet van harte (komt tegen achterband); de schakelaars zijn gewoon als vanouds; er zijn handige stelnipfels aan boord; het blok zit met échte boutjes in elkaar; er zit geen echt slot op de buddy (een splitpen); de knipperlichtindicators zijn fraai in het dashboard geïntegreerd en duidelijk; de contactsleutel is ook weer als vanouds een opklappend ding dat stijf tegen de schakelaar aan komt en

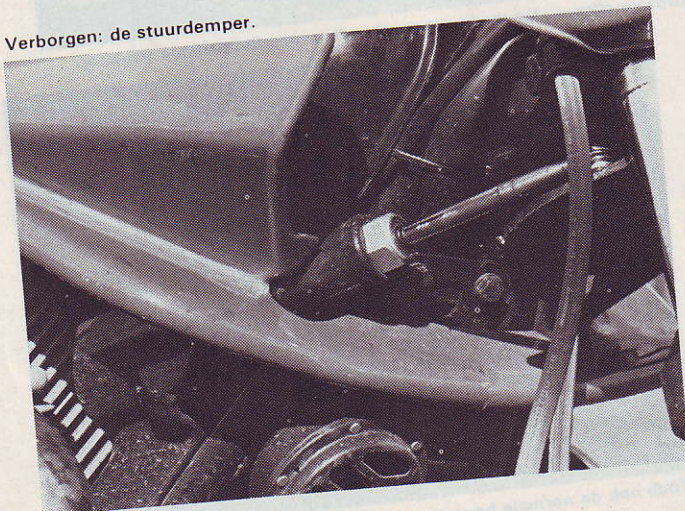
met gewone handschoenen goed en met dikke handschoenen níet te bedienen is; zijstandaard en middenbok zijn aanwezig (helaas wat onhandig). Afijn, alle symptomen van een sportief ontworpen motor. Een paar van die punten had niet hoeven, maar de meeste . . . ach we begrijpen dat wel.

Het is zéker een uitzonderlijk fijne motorfiets om te rijden. Een aantal details kunnen daar weinig aan veranderen.

Uiterlijk

De machine ziet er precies zo uit als hij is. Daar zal niemand

Verborgen: de stuurdemper.



ACCELERATIE

80-120 (3)
5.98 sec

100-140 (4)
8.73 sec

Omstandigheden: vier metingen in twee richtingen. Cijfers zijn gemiddelde.

Wind: matig, schuin over meetweg. Temp.: 18°C. Rijder: 90 kg in leren pak.

TOPSNELHEID

wind mee
liggend: 209
zittend: 198

wind tegen
liggend: 204
zittend: 193

Omstandigheden: gelijk. Rijder: 84 kilo gekleed in overall (leer).

VERBRUIK

rijstijl fel
1 op 15.9

rijstijl
toeristisch
1 op 23

gemiddeld
tijdens test
1 op 17.8

Motor

Cilinderinhoud	844 cc
Boring	83 mm
Slag	78 mm
Compressieverhouding	10,2 op 1
Koeling	lucht
Nokkenas(sen)	1 onderliggend
Krukaslagers	2
Carburateurs	Dell'Orto 36
Brandstof	super
Ontsteking	electronisch
Dynamo	wisselstroom
Batterij	12 V/21 Ah
Materiaal cilinder(s)	aluminium
Starter	electrisch

Moto Guzzi Le Mans III

Prestaties

Maximum vermogen (fabr.opg.)	56 kW/7700 tpm - 1
Gemeten vermogen	53 kW/7000 tpm - 1
Maximum koppel (fabr.opg.)	76 Nm/6200 tpm - 1
Maximum koppel gemeten	77 Nm/6150 tpm - 1

Transmissie

Koppeling	plaat, meervoudig, droog
Aantal versnellingen	5
Type bediening	klauwenschakeling
Overbrengingsverhouding primair	1,235 op 1
Overbrengingsverh. 1e versn.	2,0 op 1
2e versn.	1,388 op 1
3e versn.	1,047 op 1
4e versn.	0,869 op 1
5e versn.	0,750 op 1
Overbrengingsverhouding secundair	4,714 op 1

Wielophanging

Vork	Guzzi, luchtondersteuning, veerweg 140 mm
Achterelementen	luchtondersteund, veerweg 80 mm

Besturing

Voorvorkhoek	62°
Naloop	110 mm
Balhoofdclagering	kegellagers
Achtereervorkclagering	kegellagers



iets tegen in brengen. Sportwagenrood is een kleur die bij hem past. De afwerking staat op een hoog niveau. Prettig is dat er nu bijvoorbeeld op diverse platen blanke lak over biezen en vlakjes zit zodat de verf er niet afgespoeld wordt. Er zal domweg weinig verbeterd kunnen worden aan de machine. We zijn dan ook zeer benieuwd wat de Le Mans 4 zal brengen. Nòg weer verbeterde verbrandingskamers? Een hele liter misschien? Monoshock? Wie weet . . .

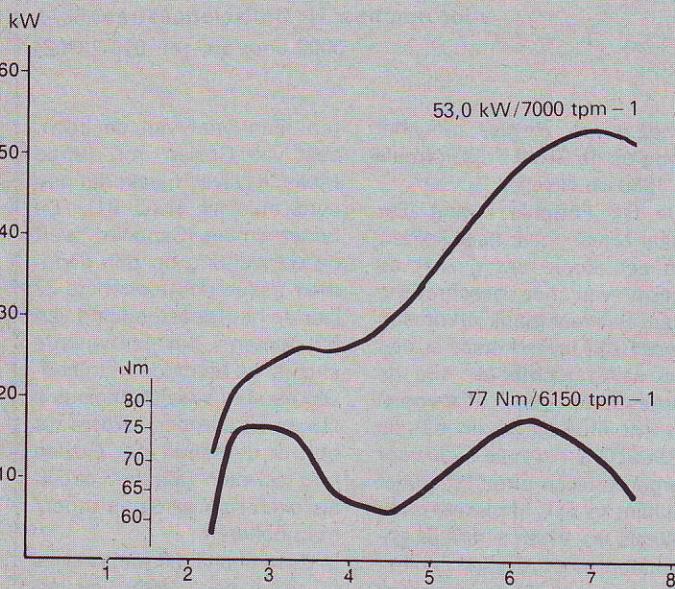
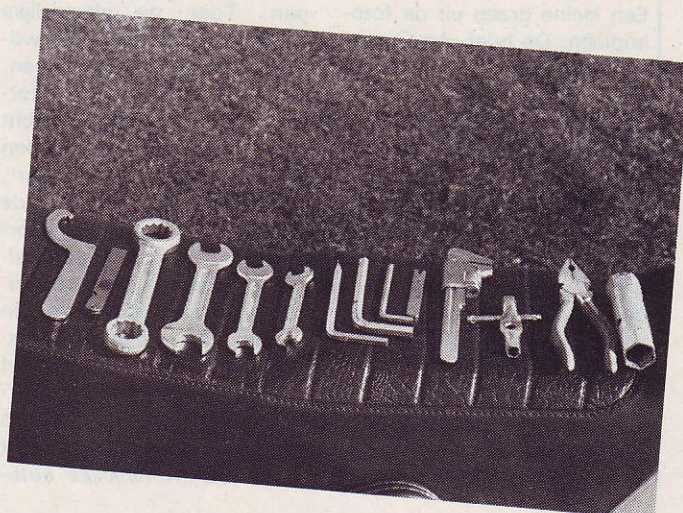
Conclusie

Veertien en een half duizend

piek kost hij. En daarmee heb je meteen het grootste punt dat je kan weerhouden bij de kop. Hoewel, er was ook nog een 500 . . .

Maar wie precies kiest voor een 100% sportmotor die waarschijnlijk bij het zien van koffers al rillingen krijgt, wie kiest voor uitstekende stureigenschappen, een hoge topsnelheid en daarbij onverwacht laag benzineverbruik, wie beschikt over voldoende schoeisel (want je laarzen varen er géén wel bij), kortom: wie maf is van een Guzzi Le Mans . . . die vindt moeilijk een betere keus.

ROB VAN GINNEKEN



Remmen

Voor	integraal systeem
Diameter schijf	300 mm
Achter	integraal systeem
Diameter schijf	242 mm

Wielen en banden

Bandenmaat voor	4.10 V 18
Bandenmerk	Pirelli Panthom
Aanbevolen spanning	2.1 ato
Bandenmaat	4.25/85 VB 18
Bandenmerk achter	Pirelli Panthom
Aanbevolen spanning	2.4 ato

Maten

Max. lengte	2190 mm
Max. breedte	580 mm
Wielbasis	1485 mm
Grondspeling	170 mm
Hoogte zitting onbelast	720 mm

Gewichten

Gewicht gemeten met volle tank	246 kg
Max. toegestane totaalbelasting	430 kg

Inhouden

Brandstoftank	24 liter (3 ltr. reserve)
---------------	---------------------------

Service en onderhoud

Kleine beurt	elke 3.000 km
Grote beurt	elke 10.000 km
Servicebeurten excl. verversen	elke 5.000 en 10.000 km
Garantie	1 jaar
Standaarduitvoering	zoals getest

Prijzen

Catalogusprijs (incl. BTW)	f 14.495,-
Importeur voor Nederland	MCI Tinstraat 1 Rotterdam Tel. 010-213444