

mojo TEST

door Henk Bruggeman
foto's Jan Heese en
Hans Schneider

Moto Guzzi Le Mans



Kompromisloos sportief



Afwijkend klokkenspel



Drie generaties, v.l.n.r. I, II, III

III

„Eerder dan verwacht!”
Met deze kreet werd
aangekondigd dat de
opvolger van de Moto
Guzzi Le Mans II was
gearriveerd. Doordat de
„II” was uitverkocht kon
er vroeger gestart worden
met de produktie van het
nieuwe model, dat
eigenlijk pas op de
motorshow in Milaan
gepresenteerd zou



worden. Omdat er nogal wat wijzigingen zijn doorgevoerd vonden we het meer dan de moeite waard om de Le Mans III aan een uitgebreide test te onderwerpen. Binnen veertien dagen reden we de teller van de brandnieuwe machine naar de 3500 kilometer. En daarmee maken we eigenlijk meteen al duidelijk dat we zeer enthousiast waren.

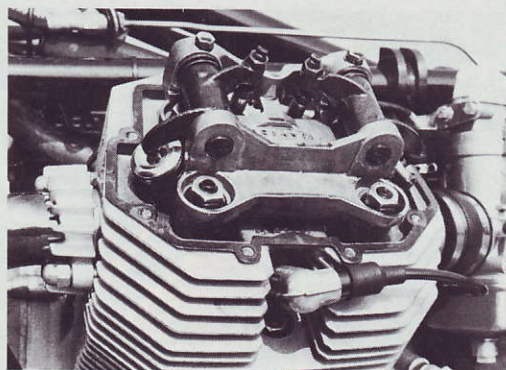
De enige manier om de konfrontatie met de Japanners aan te kunnen is het bouwen van een exclusieve machine. Het moet voor de ontwerpers van Ducati, Harley Davidson en Guzzi dan ook een compliment zijn dat Honda en - nog meer - Yamaha naast hun multi-cilinders ook V-twins in hun pakket hebben opgenomen. Alleen missen die machines - dat vinden tenminste de insiders - karakter. Beter is het misschien om in kleermakerstermen te praten. Een Guzzi, en zeker de Le Mans, moet gezien worden als maatwerk in de grauwe wereld van de konfektiepakken.

Kompromisloos sportief betekent, dat maar een kleine groep zich aangesproken zal voelen door deze exclusieve machine. Maar juist die groep krijgt veel waar voor zijn geld.

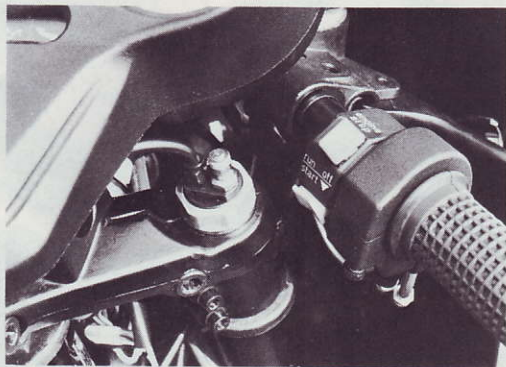
Vierkante motor

De nieuwe cilinders, die ook te vinden zijn op de V50-modellen, is de meest in het oog springende verandering van de III-serie. Maar daarmee is de koek bij lange na niet op. Het hele blok is onder handen genomen. Dat begint bij het gietwerk van het carter. Om de mechanische geluiden uit het hart van de V-twin te miniseren is de wanddikte van het carter van 5 naar 8 millimeter gebracht. Daarnaast is door een twee centimeter dikke schijf tussen het carter en de carterpan geplaatst om meer olie mee te kunnen nemen. Vooral bij lange ritten met een hoog gemiddelde wilde het wel eens voorkomen dat er te veel olie via de ontluchting verdween. Aan de maten van het drijfwerk werd niets gewijzigd. De motor heeft nog steeds een inhoud van 844 cc, verkregen door tweemaal een boring maal slag van 83 x 78 mm. Volgens de fabrieksopgave zouden er twee pk's meer uit het blok moeten komen, onder andere door de kompressieverhouding te verhogen van 9,8 tot 10,2 op 1. Op de TH in Delft kwam dat er niet helemaal uit, maar bij dit soort machines zou in plaats van een werkelijke opgave de korte vermelding „Voldoende” meer dan genoeg moeten zijn.

Het tuimelaarhuis, dat nu van aluminium is gemaakt in plaats van staal moet het ontregelen van de klepspel, zoals dat in het verleden wel eens voorkwam,



Het huis voor de tuimelaars is gemaakt van lichtmetaal

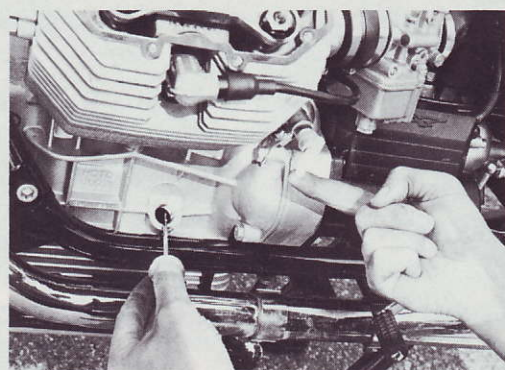


De voorvork heeft één centraal ventiel...

tegenaan. Bij lage toerentallen loopt de motor duidelijk beter. Met de Le Mans II betekende twee keer gasgeven voor een stoplicht onherroepelijk dat de acceleratiepompen op de 36 mm carburateurs de motor deden verzuipen. Een betere dosering voorkomt dit nu. Om aan de geluids- en uitlaatgasnormen te kunnen voldoen kreeg de machine een luchtfilter waarbij - helaas - ook het typische Guzzi-geluid enigszins is verdwenen. Ook aan de uitlaatkant werd wat gedaan om het geluid wat in te dammen. Dubbelwandige voorbochten en nieuw ontworpen dempers maken de Le Mans iets geciviliseerder. „Jammer”, zo vertelde mij een Guzzi-fan, „dat die uitlaten niet meer zwart zijn, zoals bij de II, daarmee is een deel van het fraaie uiterlijk verdwenen”. Hij heeft enigszins gelijk, maar na verloop van tijd kleurden de uitlaten diep blauw, en dat lijkt ook fraai.

Nieuwe kuip

Ze zijn daar in Mandello del Lario vreselijk trots op hun windtunnel en de ontwerpers mogen zich dan ook kontinu bezig houden met het perfectioneren van de ruiten en kuipjes. Op de foto waar de drie verschillende Le Mans typen broederlijk naast elkaar poseren is duidelijk te zien wat ik bedoel. Het eerste model, dat in 1975 gepresenteerd werd was duidelijk voorzien van een windvanger. De Le Mans II (we spreken nu over eind 1978) kreeg een veel grotere stuurkuip met daaronder een losse motoromhulling. Dat bracht echter op het stuurgedeelte wat problemen met zich mee. Sommige Guzzi's werden namelijk bij hoge snelhe-



Zowel het peilen van de olie als het vinden van de choke is moeilijk



En dat vinden we ook achter terug

den instabiel. Dat werd na verloop van tijd gedeeltelijk overgenomen door ander materiaal voor de kroonplaten te gebruiken. De Le Mans III is duidelijk weer gewijzigd ten opzichte van haar voorgangers. Gebleven is de gedeelde stroomlijn. Maar de stuurkuip heeft een kleiner oppervlak gekregen, met een klein - maar effectief - oplopend ruitje. De zijflappen werden ook kleiner. Ook werd er aan de voorvork het een en ander gesleuteld. De afstand tussen de beide $\varnothing$ 38 mm vorkpoten werd teruggebracht naar de maat zoals die ook bij de eerste Le Mans was. Daarnaast kreeg de vork lucht als ondersteuning voor de vering. Ook achter zijn de Paioli schokdempers voorzien van lucht met een centrale nippel om ze op spanning te kunnen brengen. Qua afmetingen heeft het rijwielgedeelte geen veranderingen ondergaan. Waarom zouden ze als de machine goed stuurt, nietwaar?

Opstappen bij honderd km

Neen, afstappen bij die snelheid raden we niemand aan, maar om een gefundeerd oordeel over de zitpositie te kunnen geven zou je eigenlijk bij honderd kilometer per uur moeten kunnen opstappen. In eerste instantie krijg je namelijk het idee dat het stuur, de voetrusten en de cilinderkoppen niet op de juiste plaats, c.q. in de weg zitten. Kom je nu op de buitenweg en ga je er eens „echt” voor zitten, dan blijkt het allemaal precies te zijn afgestemd op snelheden van honderd kilometer en meer. Het gevoel dat je met je armen je hele bovenlijf moet tegenhouden

wordt dan moeiteloos door de rijwind overgenomen en je voelt ook de harde cilinderkoppen niet meer tegen je knieschijf drukken. De zitpositie is gewoon afgestemd op een sportief rijgedrag en binnen de bebouwde kom is dat nu eenmaal moeilijk te verzeuken.

Wat bij het opstappen meteen in het oog springt is de enorm grote - centraal - geplaatste toerenteller. De Veglia teller doet bij de raeliefhebbers het hart sneller slaan en deze teller met de witte ondergrond deed mij meteen terug denken aan de Ducati ééncilinders, die zo'n teller meestal gemonteerd hadden ter hoogte van de linker kroonplaat. Daar komt nog bij dat de teller begint waar de meeste andere meestal stoppen, namelijk rechtsonder. Wanneer er zo'n 3000 „Giri's” uitrollen staat de tellernaald linksonder en een klein rood streepje (zeer bescheiden) geeft bij 7700 toeren aan dat het nu maar genoeg moet zijn. De motor wil best verder, maar bij dat toerental houdt de garantie op. Het is trouwens best goed, dat die toerenteller zo goed in het gezichtsveld ligt, want bij sportief rijden moet je er echt regelmatig naar kijken. Moeiteloos rollen de toeren er uit en vooral als je alles uit de kast rijdt is de kans groot dat je ongemerkt eens te ver gaat. De motor laat namelijk nauwelijks merken dat je aan het maximum toelaatbaar toerental zit. Daar komt nog bij, dat je beter op de toerenteller kunt afgaan dan op de snelheidsmeter. Die liegt nogal. De eerste keer als je op de teller kijkt denkend dat je nu wel zo rond de honderd zit, rij je meestal al dik honderdveertig, maar staat de teller al voorbij

de 160! Gelukkig gaat die teller tot de 240 en dan rij je altijd nog dik 200.

Om tot die snelheden te komen moet je wel flink aan het gas schroeven. Dat gaat namelijk op z'n zachtst gezegd niet echt licht en de slag is lang.

Rijden

Iedere carburateur heeft haar eigen benzinekraan, die er voor zorgt dat de 24 liter verstookt kunnen worden. Daar heb je een hele afstand voor nodig. Met een beetje rustige rijstijl zo'n 400 kilometer, en dat is meer dan prima. Om de machine te starten moet wel eerst de choke worden uitgetrokken en net als bij de kleine Guzzi's moet je daarvoor een heel eind door de knieën. Het bekende witte plastic knopje zit namelijk nog onder de carburateur. Starten is daarna geen enkel probleem. Wel moet je erg lang met de choke rijden voordat de motor goed opneemt. Daarna loopt de motor dan ook erg mooi en pakt goed van onder op. Eigenlijk nog beter dan de vermogenkromme doet vermoeden, want die laat bij vollast een behoorlijke deuk zien, maar tijdens het rijden is dat nauwelijks te merken.

Om de koppeling te kunnen bedienen moet je hand bijna het formaat van een kolenschop hebben, want doordat de bevestiging van de hendel aan de clip-ons wat ver van het handvat zit is de afstand tussen hendel en handvat vrij ruim geworden. Daarnaast is nogal wat handkracht nodig om de koppeling te kunnen bedienen. Daar staat tegenover dat het doseren prima gaat. Wie snel wil wegrijden zal de motor op zo'n 5000 toeren moeten houden en iets spelend met de koppeling ga je er dan als een raket vandoor. Het eerste stukje zelfs letterlijk, want de achterkant komt bij het accelereren omhoog. Om van de eerste naar de tweede versnelling te schakelen moet je het mechaniek even tijd gunnen. De motor moet enigszins tot rust komen voordat je zonder bijgeluiden kunt schakelen. Dat gaat eigenlijk vanzelf want door de grote slag van het pedaal is echt flitsend schakelen nauwelijks mogelijk. Het inschakelen van de overige versnellingen gaat probleemloos. De weg terug is even eenvoudig en alleen bij een hele bruuske bediening van de koppeling wil de achterkant even een stapje opzij zetten. Voor je gevoel gaat het allemaal niet zo snel, maar wie regelmatig even op de teller kijkt ziet dat je vaak sneller rijdt dan je van plan was. Wel gaat het allemaal zo moeiteloos dat je vrij snel gewend bent aan de snelheden en je kunt iedere bocht veel sneller nemen dan je voordien gewend was.

De vering lijkt niet helemaal bij dit snelle werk te passen gezien de korte slag voor en achter maar dat valt in de praktijk allemaal reuze mee. Natuurlijk voel je de bobbels en de kuilen allemaal eerder omdat die vrij snel aan het rijwielgedeelte en de rij-

Buddypraat



José Westenek

Een motor met karakter. Hij doet precies wat hij wil. Ik kon het rijden met deze semi-racer vergelijken met mijn eerste paardrijles: Het paard ging met mij rijden in plaats van andersom. Ik voelde me weer net zo en vroeg me af hoe lang ik nu al motor reed. Dit was echt hogeschoolwerk, wat

voor kleine mensen zoals ik niet te helen is. Zoals je in de technische gegevens kunt zien lag het niet aan mijn lengte, want de buddy is laag genoeg. Neen, het was de zitpositie. Ik moest een volledige racehouding aannemen. Door de lange tank en de vrij laag geplaatste clip-ons werd ik gedwongen om op de machine te gaan liggen, in plaats van te zitten, om overal bij te kunnen.

Rem- en koppelingshendel waren nauwelijks te bereiken en waren, net als het gas, erg zwaar te bedienen. De clignoteurschakelaar zit boven op het stuur en ik moest mijn hele hand optillen om deze te kunnen bedienen. Als je voor dit soort zaken al zoveel kracht nodig hebt blijft er bijna niets over voor het rijden. Daar komt nog bij dat ik met mijn knieën regelmatig tegen de cilinders stootte, wat ook niet echt plezierig aanvoelde. Het was geen motor voor mij om zo op weg te rijden. Ik zie de Guzzi als

een racer en niet als vervoermiddel.

Als duopassagier vond ik één ding erg prettig en dat is de snelheid. Over de schouder van de rijder kijkend kon ik net de toerenteller en de snelheidsmeter zien. Toch wel een vreemd gezicht, die grote toerenteller en zo'n klein snelheidsmetertje.

De zitpositie achterop was niet veel beter als voor. De buddyseat is keihard en de stepjes zitten erg hoog. Tijdens het schakelen viel het toerental van de motor zo terug dat ik als duo de plaats van de bestuurder wilde innemen. Werd er weer krachtig gas gegeven, dan schoof ik weer terug naar mijn plaats. Ik verwachtte van zo'n kapitale motor eigenlijk meer luxe en comfort. Maar van een motor met race-eigenschappen kun je eigenlijk geen luxe verwachten. Toch kan ik heel goed begrijpen dat anderen wel lyrisch worden van deze motor. Dat zijn de echte liefhebbers.

der worden doorgegeven. Daar komt nog bij dat ook de buddy niet veel comfort geeft. „Je kunt er een spijker op recht slaan”, aldus een van de testrijders. Maar als je dan eens in een snel genomen bocht met een slecht wegdek kijkt hoe hard je rijdt moet het rijwielgedeelte wel goed zijn, anders had je gewoon geen tijd gekregen om te kijken. De voorvork had nogal wat last van stickslip en de lucht die wij er ingepompt hadden kwam al vrij snel langs de keerringen naar buiten maar ook zonder lucht was de vering meer dan voldoende. Daar komt nog bij dat deze vorken pas echt fijn beginnen te „lopen” als de teller met vijf cijfers begint te tellen. Achter is de vering erg progressief wat ook niet anders kan met zo'n korte slag. Doorslaan was er niet bij, maar door het snelle „opbouwen” van de damping krijg je af en toe wel de indruk dat de volle veeruitslag toch wordt benut. We hebben nog met de luchtdruk in de achterdempers geëxperimenteerd, maar een merkbare invloed op het rijcomfort geeft dat niet.

Tegen een muur

Alweer enkele jaren (vanaf 1975) past Moto Guzzi het zogenoemde integrale remsysteem toe. Dat houdt in, dat met de voetrem zowel de schijf in het achterwiel en de linkerschijf in het voorwiel tegelijkertijd bediend worden. Met de „voorrem” bedien je dus alleen de rechterschijf. Voordat je het systeem echt weet te waarderen moet je geruime tijd hebben gereden en in ons geval moest de stand van het rempedaal ook nog worden aangepast. Door de voetrem te bedienen krijg je al een enorme vertraging en pak je dan ook de voorrem er nog een keer bij dan krijg je het idee of je tegen een muur rijdt. Door de verschillen in diameters van de remschijven voor en achter zit er een soort remkrachtverdelers in het systeem en nimmer kregen

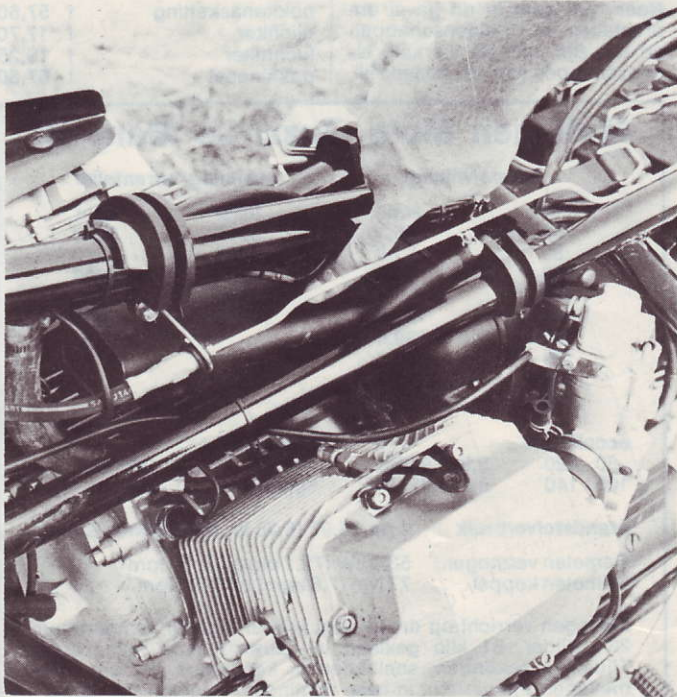
we de zaak aan het blokkeren. Kleine gaatjes in de - nog immer roestkleurige - Bremboschijven geven het oog ook wat.

Spartaans

In de details laat de Guzzi hier en daar wel een paar puntjes liggen. Om het oliepeil te kunnen controleren heb je een grote ringsleutel nodig. Die zit wel in de uitgebreide, en kwalitatief goede, set boordgereedschap, maar om daar bij te kunnen komen is minder eenvoudig. Eerst moet de band van de buddy worden losgenomen, die door een borgpen op haar plaats wordt gehouden. Ondanks dat de Italianen een naam hebben wat betreft hun lange vingers is de buddy verder niet afsluitbaar en om de buddy

werkelijk te kunnen opklappen zit het nummerbord in de weg. De spiegel zit er duidelijk zo op dat alleen de wetgever er tevreden mee is.

Over het dashboard hebben we het al gehad, maar nog niet werd gezegd dat het handige klokje op het vorige model is verdwenen. Wel heeft de „III” een voltmeter. Een rij lampjes geeft aan dat de verlichting het doet (’s avonds hinderlijk), grootlicht ingeschakeld staat en verder krijg je informatie over het bijladen, oliepeil en remvloeistofniveau. De kontaktsleutel past tegelijkertijd op het klepje dat de benzinedop verbergt. Om de machine op de middenbok te trekken is behoorlijk wat handkracht nodig en de zijstander zit onhandig ver naar



Nieuw is ook, dat de machine een luchtfilter heeft en een lange aanzuigeruisdempers



De voetrusten zijn opklapbaar, maar niet van harte en dat had tot gevolg dat de machine af en toe de achterkant optilde bij het raken van de straat

voren. Normaal klappt deze automatisch in, maar bij de testmotor was dit niet altijd het geval.

Konklusie

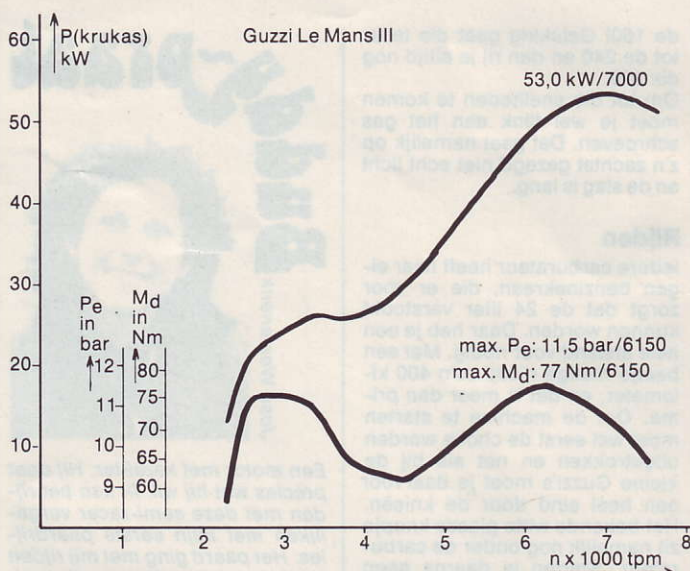
De Le Mans is er niet voor iedereen. Je moet duidelijk liefhebber zijn van het sportieve werk om de kwaliteiten van de Guzzi te kunnen waarderen. Rij-eigenschappen en prestaties staan op een zeer hoog niveau. De wijzigingen die zijn doorgevoerd zijn allemaal duidelijke verbeteringen. Het magnifieke uiterlijk en het klokkenspel geven de machine, zonder dat deze rijdt, al veel snelheid. Zowel de rode testmachine als de witte uitvoering zijn beide zeer geslaagde kleuren-kombinaties. Wie kiest voor dit soort machines valt niet over een spiegel die wat povertjes afsteekt bij de rest of de gebrekkige bereikbaarheid van gereedschap en zal zichzelf hooguit verwijten dat hij niet snel genoeg rijdt als de knieën eens tegen de cilinderkop stoten.

Neen, het gaat in dit geval om prestaties en rij-eigenschappen en dat zijn juist de sterkste eigenschappen van de Le Mans III.

Onderdelen-prijzen

inklusief BTW

kroon- en pignon-tandwiel	f 495,60
uitlaatbocht	f 110,90
uitlaatdemper	f 424,80
set (4) remblokken voor	f 83,55
set (2) remblokken	
achter f	41,75
binnenvorkpoot	f 155,75
gietwiel voor	f 585,30
gietwiel achter	f 632,50
koplamp-unit + raamsteun	f 151,05
richtingaanwijzer	f 38,50
spiegel	f 32,45
koppelinggreep	f 23,35
remgreep	f 31,60
voetsteun	f 70,50
zuiger compleet	f 184,10
drijfsetangset	f 287,90
krukas compleet	f 703,30
cilinder + zuiger	f 401,20
cilinderkop	f 472,00
inlaatklep	f 40,10
uitlaatklep	f 48,60
nokkenas	f 320,95
nokkenasketting	f 57,60
oliefilter	f 17,70
luchtfilter	f 19,25
pakkingset	f 57,60



Technische gegevens

Motor

luchtgekoelde tweecilinder viertakt in V-vorm, blokhoek 90°, één onderliggende nokkenas

boring en slag 83 x 78 mm

cilinderinhoud 844 cc

compressieverhouding 10,2 op 1

startstelsel elektrisch startmotor

carburatie twee Dell-Orto carburateurs $\varnothing$ 36 mm met acceleratiepomp

ontstekingssysteem

akku-bobine ontsteking met kontaktpunten

akku

12 volt, 21 Ah

elektrische installatie

wisselstroom, vermogen..... Watt

Transmissie

versnellingsbak

overbr.verhouding

(secundair)

Rijwielgedeelte

voorvering

achervering

voorvorkhoek

62°

naloop

110 mm

balhoofdagering

kegellagers

kegellagers

achtervorklagering

remmen

Guzzi integraal remsysteem, linkerschijf voor- en achterrem zijn gekoppeld aan de voetrem, rechterschijf voor voorrem, diameter remschijven voor $\varnothing$ 300 mm (geperforeerd), achter $\varnothing$ 242 mm (geperforeerd)

lichtmetalen gegoten wielen

voor, Pirelli Phantom 4.10V18

achter, idem, 4.25/85VB18

Maten en gewichten

lengte

2190 mm

breedte

580 mm

zithoogte

720 mm

wielbasis

1485 mm

grondspeling

170 mm

rijklaar gewicht

246 kg

max. toelaatbaar gew.

430 kg

tankinhoud

24 ltr. waarvan 3 ltr. reserve

Prestaties

max. vermogen

56 kW (76 pk) bij 7700 tpm (fabrieksopg.)

max. koppel

76 Nm (7,7 mkg) bij 6200 tpm (fabrieksopgave)

Adressen

fabrikant

Moto Guzzi, S.E.I.M.M., Mandello del Lario, Italië

importeur

MCI, Tinstraat 1, Rotterdam (Ommoord)

Tel. 010-213444

f 14.500,—

Verkoopprijs

Vaste kosten per jaar

wegenbelasting

f 184,—

WA (KNMV premie)

f 382,—

WA + casco

f 3661,— (f 100,— eigen risico)

Metingen Moto Guzzi Le Mans III

tellerafwijking

teller	echt
60	56,1
80	71,6
100	89,6
120	105,9
140	121,6
160	139,6
180	156,2
200	173,9
220	187,0

afwijking toerenteller

teller	echt
3000	3020
4000	3840
5000	4880
6000	5880
7000	6920

acceleratie

80 - 120	5,8 (5,9) (III)
100 - 140	8,5 (8,6) (IV)

topsnelheid

zittend	197 (187)
liggend	205

brandstofverbruik

1 op 15,97 (6,26 ltr. op 100 km) (super)

Gemeten vermogen 53,0 kW (72,1 pk) bij 7000 tpm

Gemeten koppel 77 Nm (7,8 kkgm) bij 6200 tpm

Metingen verricht op droge weg, vrijwel windstil, temperatuur 23°. Rijder, 81 kilo gekleed in nauwsluitende raceoverall. Tijden in seconden, snelheden in kilometers per uur. Alle metingen zijn verricht in twee richtingen, waarvan het gemiddelde is genomen.