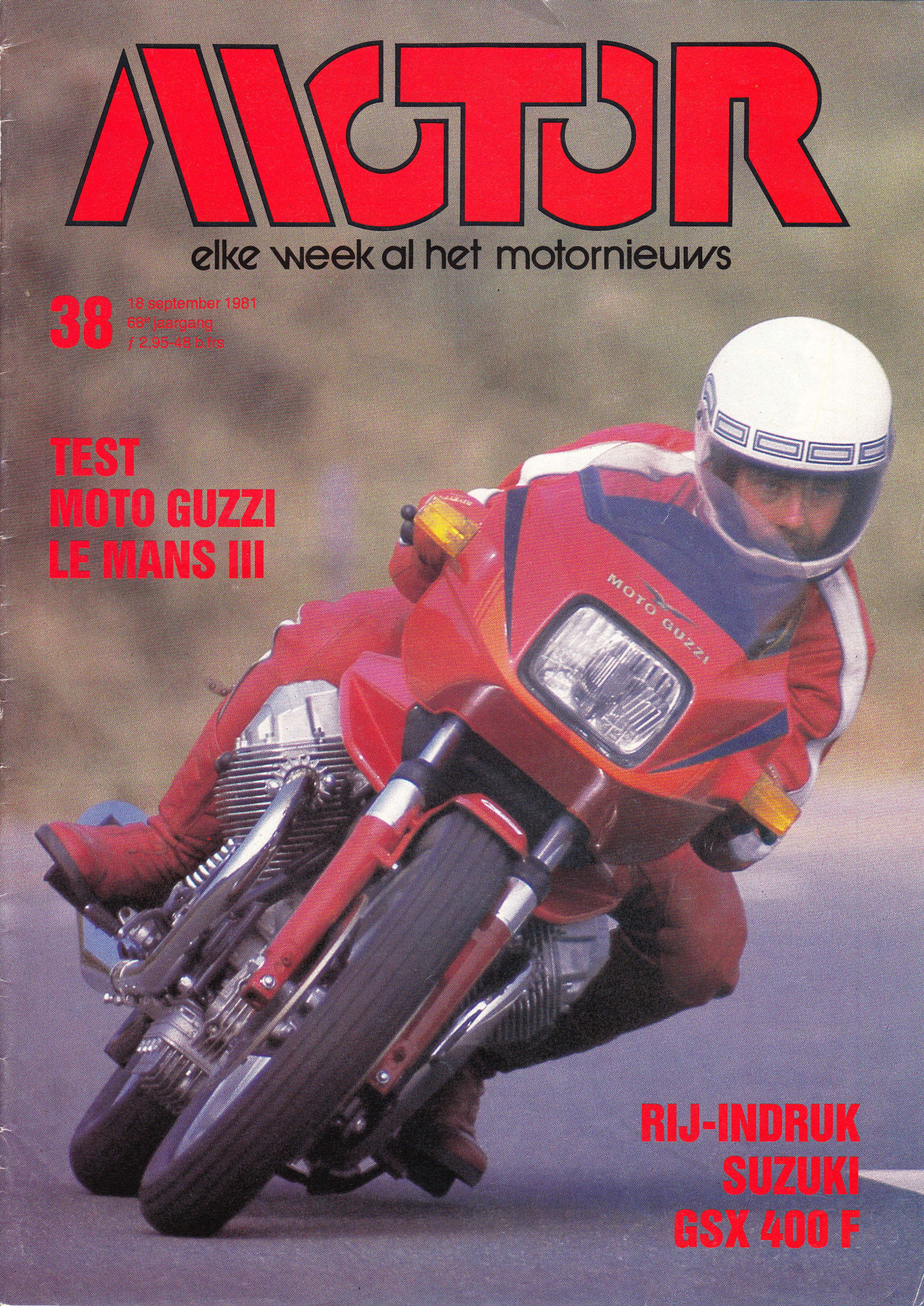
MOTOR

elke week al het motornieuws

38 18 september 1981
68e jaargang
f 2,95-48 b.frs



TEST MOTO GUZZI LE MANS III

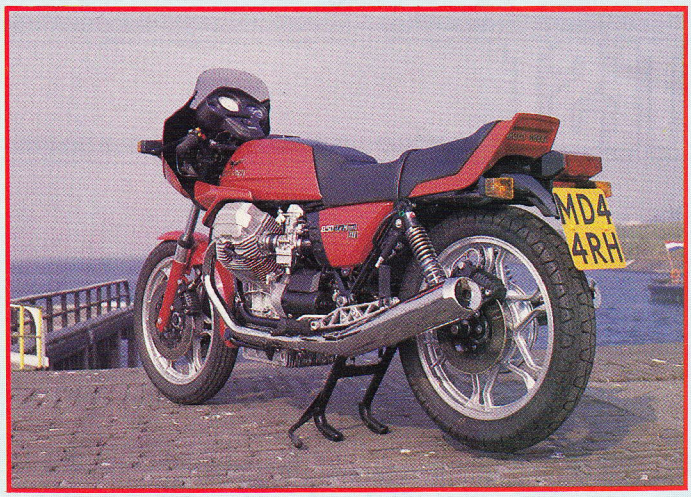
RIJ-INDRUK SUZUKI GSX 400 F

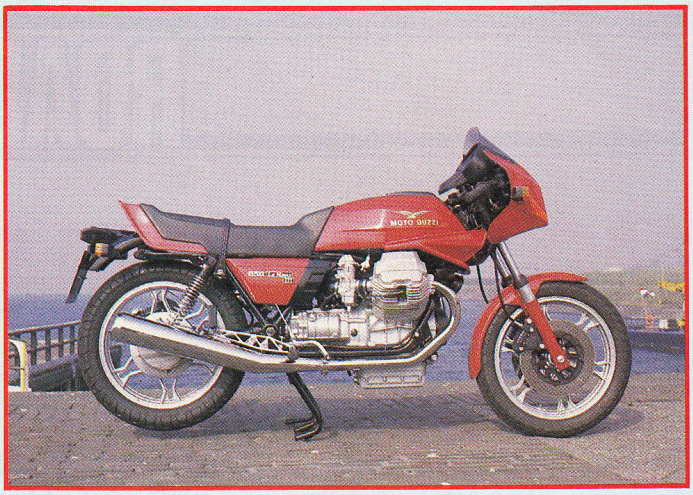
Koos van Leeuwen, fotografie: Wout Meppelink

MOTO GUZZI 850 LE MANS III

NOT FOR YOUR EYES ONLY

De V50 Monza was kort geleden het onderwerp van een test, dit keer de grote Guzzi V-twin met een racy karakter: de Le Mans III. Deze Le Mans, die al weer aan zijn derde generatie toe is, is niet alleen een plaatje om te zien, maar blinkt vooral uit in stuurgedrag en handelbaarheid. Guzzi heeft deze machine niet zomaar de naam van een circuit meegegeven, de benaming Le Mans ademt de atomosfeer van lange afstandsraces. En dát is precies het terrein waar deze Guzzi zich het meeste thuis voelt; moeiteloos met laag toerental en hoge snelheid lange afstanden roffelend onder de wielen door laten glijden. Door nauwe samenwerking tussen de importeur en dealer Bas van Asten uit IJmuiden kregen we via laatstgenoemde de beschikking over de fraaie Le Mans voor het maken van de noodzakelijke road-testkilometers.

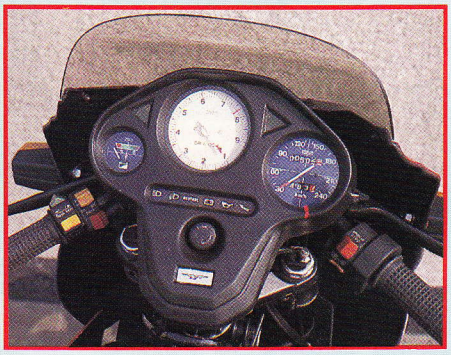




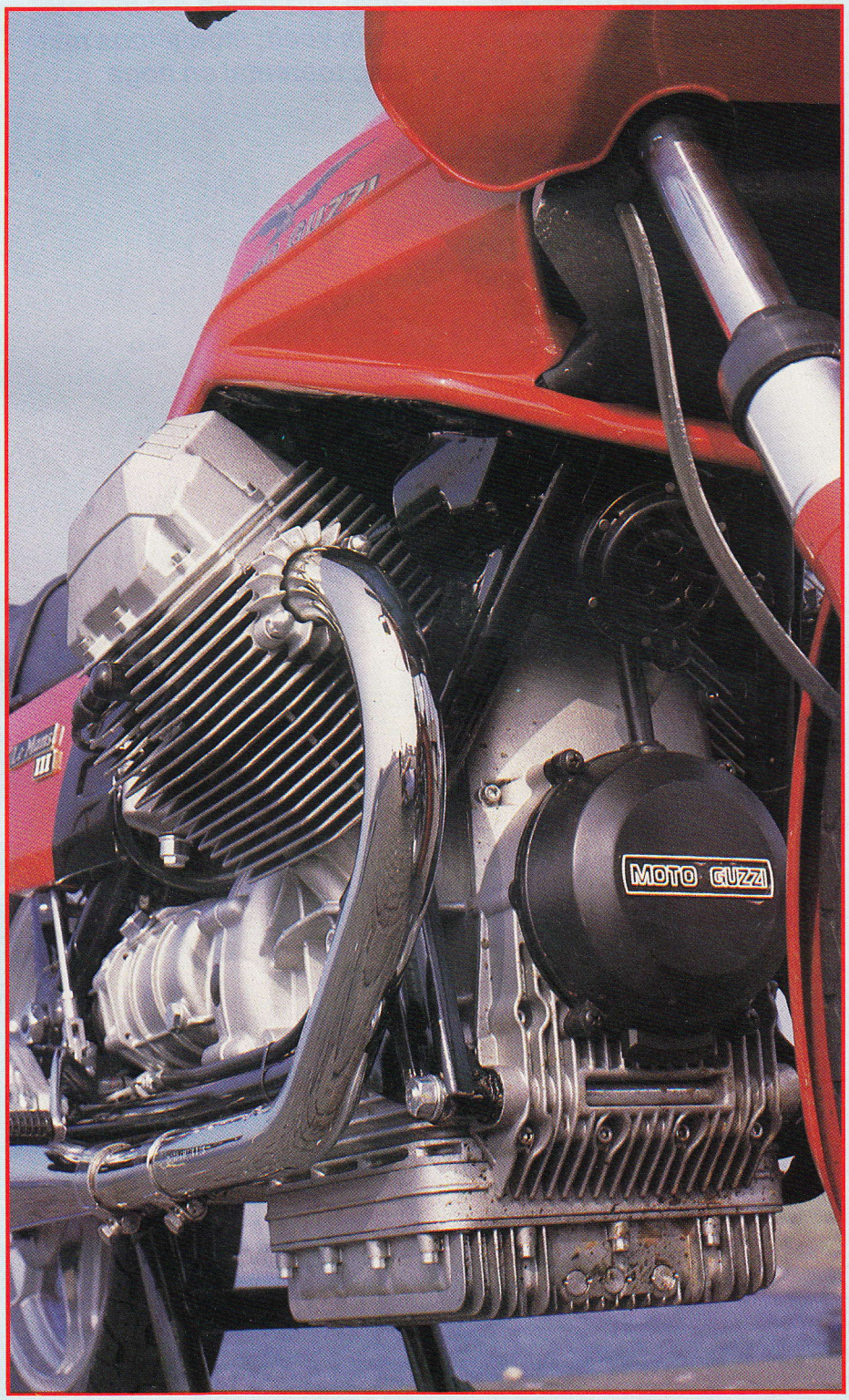
De Le Mans heeft al een lange geschiedenis achter zich, die terug gaat naar de V 7. Een Italiaanse fabriek als Moto Guzzi kan zich het eenvoudig niet permiteren om konstant een stroom nieuwe modellen van de lopende band te laten rollen en beperkt zich tot het verfijnen van de vertrouwde techniek, waarbij de eigen identiteit bewaard moet blijven. Guzzi heeft dit keer echter de Le Mans grondig onder handen genomen en het resultaat mag er zijn!

Hoekig karakter

Het concept van de motor en de – uiteraard – rode kleur mogen dan onveranderd zijn gebleven, uiterlijk is er bij nadere beschouwing toch heel wat gewijzigd. De styling heeft nu veel weg van de kleinere Monza, en de Le Mans III ziet er dan ook nog meer gedrongen uit dan zijn voorganger. Het eerste wat opvalt zijn de hoekige cilinders in plaats van de altijd gebruikelijke ron-



de exemplaren. Deze cilinders, cilinderkoppen en deksels zijn volledig nieuw en hebben dezelfde vormgeving als bij de V35 en V50 modellen. Dit hoekige karakter, dat we ook terugvinden bij de styling van het kuipje en de tank-buddyseat combinatie, maakt van het geheel meer een eenheid. De Monza lijnen komen overal terug, ook bij het kuipje. Het brede en meer ronde exemplaar van de II is vervangen door een smaller en sierlijker frontje. De zijschilden onder en boven de cilinders, die ook niet bepaald ieders smaak waren zijn verdwenen en een kunststof spoiler, aan de voorzijde van de tank is ervoor in de plaats gekomen. Een gunstiger stroomlijnvorm is het gevolg. De cilinders zijn hierdoor, net als bij de oude modellen, weer volledig onbedekt en geheel in de rijwind geplaatst. Door deze konstruktie zijn de kniebeschermers, die gevormd worden door de achterkant van de zijschilden, ook verdwenen en worden de knieën nu ook weer luchtgekoeld. Om de zichtbaarheid, die door de opvallend rode kleur al niet gering is, nog meer te vergroten, is onder de rechthoekige koplamp een fluoriserende rand aangebracht.

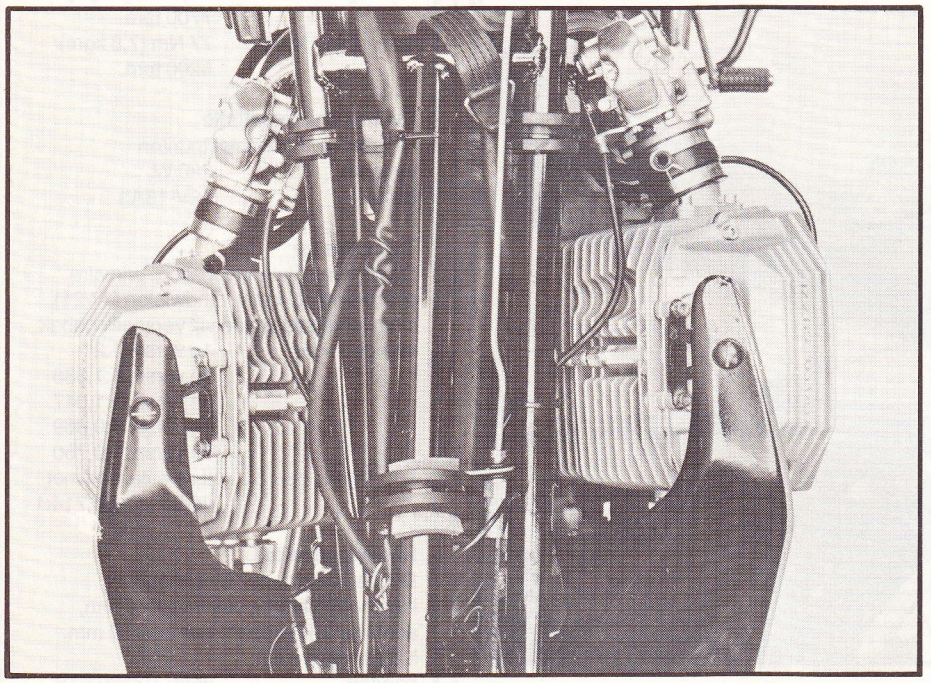


A-symetrisch
Aan de binnenkant van het stuurkuipje is het dashboard ook totaal gewijzigd. Enigszins a-symetrisch in het midden domineert nu de bijzonder grote Veglia toerenteller met zijn witte wijzerplaat. Deze plaatsing geeft het belang aan dat Guzzi aan een toerenteller voopr deze motor hecht. De wijzerschaal, in giri × 1000, begint rechts onder, waardoor de gehele omtrek voor de schaal wordt gebruikt. Aan de rechterzijde bevindt zich de, veel kleinere, kilometerteller (die zeer optimistische Italiaanse kilometers aangeeft) en links een voltmeter voor de accuspanning. Helaas ontbreekt nu het klokje, een accessoire dat wij, gejaagd als we altijd schijnen te moeten zijn, erg waarderen. Hieronder bevinden zich in een streep de erg kleine contrôlelampjes. De verklikkerlampjes voor de knipperlichten zijn wel vergroot en duidelijk zichtbaar aan de bovenkant van het dashboard geplaatst. De tankinhoud is van 22,5 liter vergroot tot 25 liter en geeft aan weerszijden het Guzzi embleem, de vliegende adelaar te zien.
De vorm van de tank, buddy en zijpanelen is exact gelijk aan die van de Monza. Zowel de voor- als achtervering werden al door lucht ondersteund. De ventielen zijn nu onderling gekoppeld, zodat de druk links en rechts gelijk blijft en het instellen van de gewenste druk sterk vereenvoudigd is. De verdere wijzigingen aan het rijwielgedeelte bestaan hoofdzakelijk uit een smallere voorvork, om volgens Guzzi de stijfheid ervan te vergroten en het meer onderuit zetten van het balhoofd (59° naar 61°). De al niet geringe wielbasis van 1485 mm komt hierdoor op 1505 mm. Om het geluidsniveau omlaag te brengen zijn verschillende ingrepen verricht. De open inlaatkelken van de 36 mm Dell'Orto carburateurs zijn vervangen door een normaal luchtfilter, zodat het inlaatgesnork tot het verleden behoort. Een te verwachten lagere motorslijtage is een groot bijkomend voordeel. De uitlaatbochten zijn dubbelwandig uitgevoerd en de dempers behoorlijk in omvang toegenomen. De balanspijp voor het blok is verdwenen, de pijp tussen de twee dempers moet het nu alleen opknappen. Het hele systeem is verchroomd in plaats van mat zwart uitgevoerd, net als de veren van de achterschokdempers en dat geeft een frissere aanblik. Als laatste lijkt ook het blok mechanisch stiller geworden.

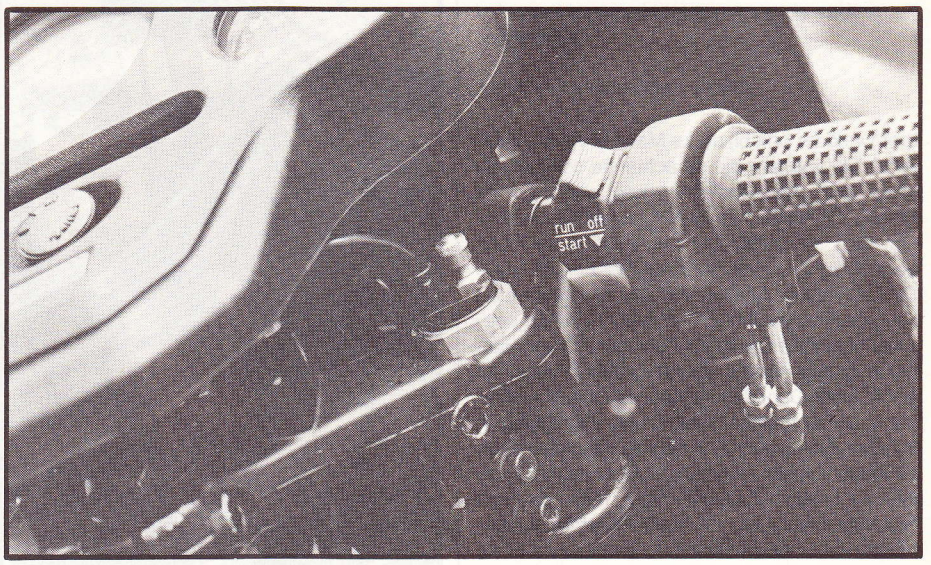
Vertrouwde techniek
De Guzzi techniek is vertrouwd. Via een boring en slag van 83 × 78 mm komt de V-twin aan 844 cc cilinderinhoud. De enkele door een ketting aangedreven onderliggende nokkenas bedient via stoterstangen en tuimelaars de twee kleppen per cilinder. De ontsteking moet het nog steeds met kontaktpunten doen en de droge koppeling bezit twee platen. Het oliefilter kan verwisseld worden na afnemen van de carterpan. Een cartervergroter, een ring van 20 mm hoog boven deze carterpan, is nu standaard montage (zie vooraanzicht blok). De ¾ liter olie die hierdoor extra meegevoerd wordt en de grotere koelribben, dienen om deze kilometervreter thermisch nog gezonder te maken. De cilinderspeling bij de nieuwe cilinders heeft men terug kunnen brengen tot 0,03 mm, mede door de toepassing van een nikasil cilinderwand. De II en de nieuwe kleinere modellen waren hier ook al mee uitgerust. De cilinderwand is tevens 4,5 mm dikker geworden en de plaatsing van de cilinderbouten ligt ook meer uit elkaar. De wanddikte van het carter is tenslotte toe genomen met drie mm tot ongeveer acht mm. Alle wijzigingen bij elkaar opgeteld, resulteert in een gewichtstoename van 10 kg. (196 naar 206 kg droog).
Na het bedienen van de choke, die voor ingewijden direkt te vinden is onder de linker cilinder, brengen we met behulp van de onhandige startknop de twin vlot tot leven. De carburateurs zijn voorzien van acceleratiepompen, wees bij het starten dus niet te scheutig met het gas. Het lange slag gashandel zelf draait wat zwaar. Bij stationair lopen kiept de motor bij gasgeven, door de grote massa's die versneld moeten worden, steeds naar rechts. Met grote klappen gaat de twin van de plaats en dezelfde massa's zorgen er voor dat de motor ook bij lage toerentallen al redelijk rond loopt, al is er verhoudingsgewijs nog niet veel vermogen in huis. Het is net alsof de Guzzi onderin nog niet veel zin heeft, maar vanaf zo'n 4500 toeren gaat hij hard trekken en begint tegelijk mooi smeuïg te lopen. Via het maximum koppel van 7.6 kgm bij 6200 tpm (was 7.8 kgm bij 6600 tpm) snelt hij dan naar het maximum toerental van 7700, waarbij ook het maximum vermogen ligt. Ondanks het aangebrachte luchtfilter en de compressieverlaging van 10.2 naar 9.8 claimt Guzzi voor de Le Mans III een vermogenswinst van 2,5 pk en het maximum vermogen komt dan daardoor iets boven de 80 pk te liggen.

De acceleratie is niet flitsend, daarvoor zijn de te versnellen massa's te groot, wel vindt er als we hoger in toeren klimmen een brutale krachtsexplosie plaats. Dan voelt de machine zich in zijn element, het is een echte hardgaander voor de lange afstand met een bijpassend 'slow' geluid. Bij 5000 toeren in vijf rijd je al ongeveer 140 (en met 160 op de teller), af en toe schichtig achteromkijkende of de wetsdienaars hun werk wel doen. Trillingen zijn verrassend genoeg alleen merkbaar vlak boven de 6000 toeren en nemen daarna weer af, bovendien zijn deze grove trillingen totaal niet storend. Prima! De top ligt met het iets hogere vermogen en het kleinere frontale oppervlak al naar gelang de omstandigheden op 205-210 km/u. Langdurig platliggend nog wel iets meer. De kilometerteller is hierover net zo enthousiast als een Italiaan zelf kan zijn en wijst bij deze topsnelheid dan ook ongeveer 40 (veertig) kilometer te veel aan. (80=90, 120=140, 160=190).

Arm
Onze testfiets bleek van fabriekswege arm afge-

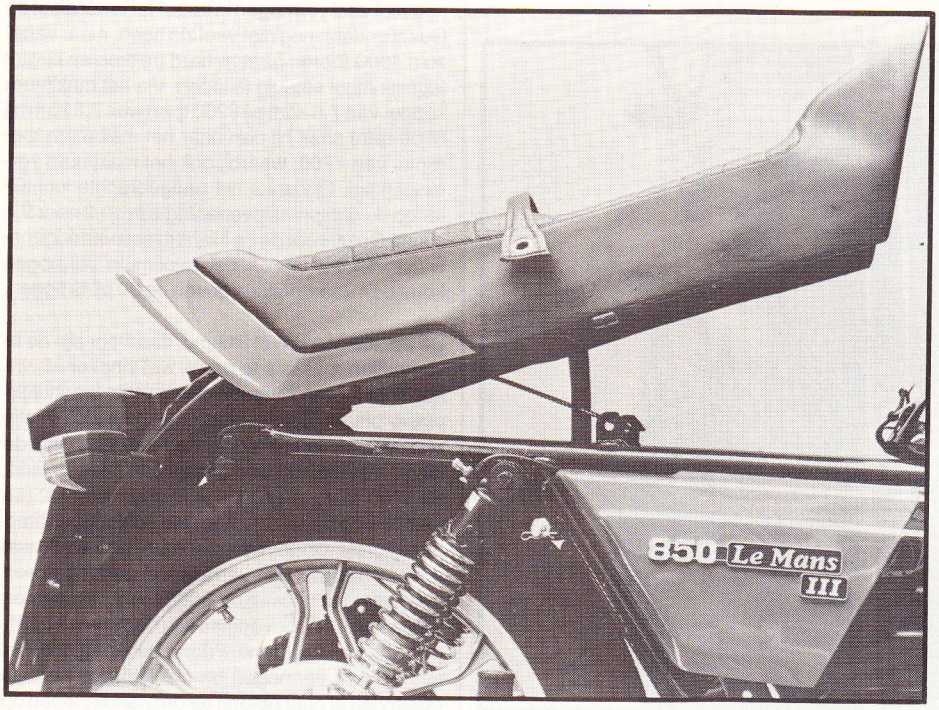


Guzzi 90° V-twin. De lucht wordt nu door een filter aangezogen

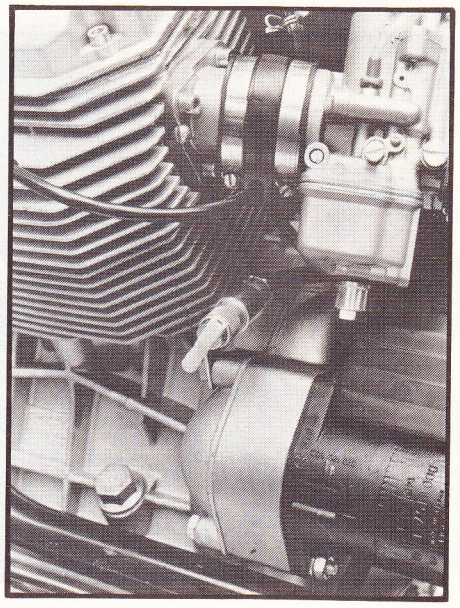


Gekoppelde luchtvering met één ventiel. Startknop onhandig te bedienen.

steld, wat een deuk in de vermogenskromme bij 4000 toeren veroorzaakte. Na een iets rijkere afstelling, uitgevoerd door dealer Bas van Asten, was dit vrijwel totaal verdwenen. 25 liter tankinhoud is niet gering en in combinatie met het gemiddelde verbruik van 1:18,1 levert dit een uitstekende actieradius van 450 kilometer op.
Het schakelen verliep trefzeker en helemaal niet zwaar. Nauwelijks klak geluiden, ook bij het inschakelen van de eerste versnelling niet, alleen af en toe van één naar twee. Het gaat vooral goed als we de Guzzi-techniek toepassen: vóór het schakelen al met de voet tegen het pedaal drukken en bij terugschakelen (met een niet te hoog toerental) het gas niet dicht doen, maar gewoon open houden. De versnelling valt er dan zo in. De koppeling werkt wat zwaar en is daardoor niet eenvoudig te doseren. Het integrale remsysteem voldoet ook bij de Le Mans III weer uitstekend. De voetrem die de achterste schijf en de schijf links voor bedient, vraagt wel vrij veel kracht. De totale remwerking is echter enorm. Om echt comfortabel te zijn bezit de Le Mans eenvoudig te weinig veerweg (140 en 80 mm). De keiharde buddyseat met de scherpe randen bevordert dit evenmin. De vering is echter soepeler afgesteld dan bij de II en spreekt beter aan maar is nog steeds sportief getrimd voor het snelle werk. Door de nog meer verlengde wielbasis is de rechtuitstabiliteit én de wegligging in bochten boven de 100 km/u nog beter dan bij de Le Mans II en die stond al op een eenzaam hoog peil. Er schudt of slingert niets, maar dan ook helemaal niets! Over de Pirelli Phantom banden hebben we alleen maar lof. De Le Mans wordt als een bijna-racer beschouwd en deze banden passen daar goed bij. In stadsverkeer heeft de handelbaarheid iets moeten inleveren, maar ook daar is de machine door het lage zwaartepunt nog makkelijk te manoeuvreren. Het frame bezit (al jaren) kegellagers in de balhoofd- en achtervorklagering. De onder het rijden verstelbare stuurdemper stond bij ons de meeste tijd in de lichtste dempingsstand. De zitpositie is vrij ver voorovergebogen en bij hoge snelheden achter het kuipje heerlijk ontspannen. Bij langzaam stadsverkeer wordt het al snel vermoeiend, maar dat zal een Le Mans berijder voor lief nemen. Door het dan meer rechtop zitten komen de knieën soms tegen de cilinderdeksels, maar dat geeft geen vervelende gevolgen.
De gekleurde schakelaars en de grote handels zijn nog steeds even onhandig als bij de Monza. De automatisch wegklappende jiffy en de middenbok, die aan de linkerzijde al bochtenslijtage vertoonde, zijn hier echter wel goed bereikbaar. Het kontaksleuteltjes is fraai verzonken in het dashboard verwerkt, maar de bediening is er daardoor niet op vooruit gegaan. Het pitje in de koplamp (40/45 W) geeft bij een dergelijke snelle machine gewoon te weinig lichtopbrengst. De naar achteren openklappende buddy wordt in deze beweging door de aan het kontje bevestigde kentekenplaat beperkt. Het prijskaartje vermeldt ƒ 14.500,—, niet bepaald weinig voor een 850 cc machine. Deze Guzzi maakt zijn naam Le Mans echter volledig waar: een sportieve, uitstekend remmende machine met een bloedmooi en exclusief uiterlijk. Regelrecht uit de Italiaanse stal, weergaloos fijn sturend met bovendien een onderhoudsvrije cardan en erg zuinig. Een 'mannen' motor voor de echter fijnproever.



Openklappen buddy: Eerst de band los maken, de nummerplaat komt net tegen het achterwiel.



Alles-of-niets chokehandeltje.

Technische gegevens

Motor
Luchtgekoelde twee cilinder viertakt in V-vorm (90°) met een door een ketting aangedreven enkele onderliggende nokkenas en twee kleppen per cilinder.

cilinderinhoud	844 cc
boring × slag	83×78 mm
compressie-verhouding	1:9,8
carburatie	twee Dell'Orto 36 mm
startsysteem	kickstarter

Prestaties

opgegeven vermogen	59,6 kW (81 pk)/ 7700 tpm
opgegeven koppel	77 Nm (7,8 kgm)/ 6200 tpm

Elektrische installatie
Ontsteking met kontaktpunten

dynamo	280 W
accu	12V-18Ah

Transmissie
Droge twee platenkoppeling, primaire overbrenging d.m.v. tandwielen (17/21), klauwengeschakelde vijf versnellingsbak

verhoudingen	1e versn. 1:2
	2e versn. 1:1,388
	3e versn. 1:1,047
	4e versn. 1:0,869
	5e versn. 1:0,750
secundaire overbr.	d.m.v. cardan met verhouding 4,714:1

Rijwielgedeelte
Dubbel wiegframe, telescoopvork luchtondersteund, veerweg 140 mm, achterschokdempers veerweg 80 mm, luchtondersteund.

banden	voor: 100/90 V18
	achter: 110/90 V18
remmen	voor: dubbele schijfrem 300 mm
	achter: enkele schijfrem 242 mm
balhoofdshoek	61°

Maten en gewichten

lengte	2190 mm
breedte	640 mm
hoogte	1160 mm
wielbasis	1505 mm
grondspeling	175 mm
droog gewicht	206 kg
inhoud benzinetank	25 l (3 l res.)

Prijs ƒ 14.500,—

Import Motor Cycle Import bv
Willy van Gent
Tinstraat 16
Rotterdam

Testmotor ter beschikking gesteld door: Bas van Asten Motors
Wijk aan Zeeërweg 194
IJmuiden