

ONDANKS REPARATIES GROTE
TEVREDENHEID

MOTO GUZZI LE MANS

'Lang verwacht maar toch gekregen', 'Wat in het vat zit verzuurt niet' of 'Beter laat dan nooit' zijn maar enkele van de spreken die van toepassing zouden kunnen zijn op het in het voorjaar al uitgeschreven negentigste Motor rijdersrapport. Een samenloop van diverse factoren (drukke, ruimtegebrek) zorgde ervoor dat berijders van en geïnteresseerden in de Moto Guzzi Le Mans langer dan gebruikelijk hebben moeten wachten op de ervaringen van andere berijders van een dergelijke machine, maar nu is het dan zo ver. Om de omvang van het rapport wat te beperken werd besloten alleen de laatste uitvoeringen van de Le Mans, de in 1981 geïntroduceerde III en de in 1984 voor het eerst voorgestelde IV in het rijdersrapport te betrekken, waarop in totaal 34 berijders reageerden.

90° MOTOR RIJDERSRAPPORT

Het zal duidelijk zijn dat het merendeel van de inzendingen betrekking heeft op de al wat oudere Le Mans III, voorzien van het bekende 850 cc V-twin blok 27 inzenders (allen horend tot het mannelijk geslacht) waren eigenaar van een dergelijke machine, de overige 7 waren in het bezit van de laatste versie, de 948 cc Le Mans IV. Al deze motoren werden in 1985 aangeschaft, bij de III zien we uiteraard wat meer variatie. Eén inzender geeft op dat zijn machine in 1981 op de weg is gekomen, 14 motoren stammen uit 1982, 5 uit 1983, 6 uit 1984 en 1 machine werd in 1985 aangeschaft. Opvallend daarbij is het grote aantal motoren dat tweede of meerdehands werd aangeschaft: 12, waarschijnlijk een record in het bestaan van de Rijdersrapporten. Totaal niet vreemd is dat alle IV-en nieuw werden aangeschaft, dit is domweg het gevolg van het feit dat deze motor in feite nog maar kort op onze markt verkrijgbaar is.

Over het algemeen ligt de kilometerstand waarop een Le Mans III uit de tweede hand werd aangeschaft vrij hoog, gemiddeld dik 17.000, met als uitschieters 31.000 en 700. Mede daardoor ligt de 'totaal-kilometerstand' van de III ook vrij hoog. In totaal brachten de berijders van dit type 972.290 km op de klokken, gemiddeld 36.010. Kijken we ook hier even naar de uitschieters dan zijn dat 49.500 (en het zal niemand verbazen dat dit de motor is die met 31.000 op de teller werd aangeschaft door een 22-jarige bouwkundig tekenaar), 56.000 en 75.000. Een 30-jarige brandwacht reed deze laatste afstand bij elkaar op zijn in 1982 nieuw gekochte motor. De meeste kilometers reed de man die zijn motor met .700 km op de teller aanschafte. De automatenmonteur kwam tot 80.000, het zal geen verbazing wekken dat hij met 40.000 km per jaar de man is die het meest in het zadel van zijn Guzzi vertoefde. Deze prestatie is echter niet genoeg om het totale jaargemiddelde boven het algemeen gemiddelde te krijgen. Met 14.740 km als jaargemiddelde onderscheidt de Guzzi-rijder zich niet van zijn andere gemotoriseerde soortgenoten, een beetje in tegenspraak met de heersende opvatting als zouden Guzzi-rijders tot de pur sang kilometervreter horen. Het laagste jaargemiddelde bij de III-berijders werd opgegeven door een timmerman en een scholier, die met hun in 1982

gekochte motoren beiden 6000 km per jaar reden. Kijken we naar de IV dan zien we dat het jaargemiddelde hier wat hoger ligt, 16.714 km, wat maar weinig minder is dan het totaalgemiddelde van 17.279 km. Een 31-jarige leraar bracht hier 19.350 km op de teller, twee maal bereikte men maar net de voorgeschreven 15.000 km.

Niet zo vreemd gezien het karakter van de Guzzi, beslist geen allemansvriend, is het gegeven dat de meeste inzenders van het rapport al diverse motoren hebben versleten voor tot de aanschaf van de Le Mans werd overgegaan. Voor slechts één inzender, een 22-jarige scholier aan het Luzac College (U weet wel, van die TV spot . . .), was de Le Mans de eerste motor in zijn carrière, voor twee inzenders was het de tweede motorfiets, alle anderen hadden minimaal twee, maar vaak veel meer motoren vóór de Le Mans gehad, terwijl een paar inzenders nog konden melden dat ze al aan hun tweede of zelfs derde Le Mans bezig waren. Kijken we heel even naar de personalia van de inzenders dan zien we hier dat de gemiddelde leeftijd 26,85 jaar bedraagt, waarbij de III berijder iets ouder is dan de IV berijder (27,15 en 26,57). Een kwartet 22-jarigen vormt de laagste leeftijdscategorie, terwijl een 40-jarige beveiligingsbeambte de senior van het gezelschap is. In de beroepenlijst zijn de technische en semi-technisch beroepen (monteurs, bouwkundigen, timmerlieden, operators, machinisten en dergelijke) het sterkst vertegenwoordigd. De agrarische sector wordt vertegenwoordigd door een landbouwer en een tuinman, terwijl we onder de inzenders slechts twee scholieren aantreffen, iets waar de niet echt lage aanschafprijs natuurlijk mede debet aan is.

Veel accessoires

Echt tevreden met de standaard-uitrusting is de Le Mans berijder niet, als dat tenminste afgeleid mag worden uit de enorme lijst gemonteerde extra's of vervangende onderdelen. Vooral de

III-eigenaars gaan daarbij ver, en niemand van hen liet de Guzzi helemaal in dezelfde staat zoals hij van de band rolde. De berijders van het nieuwe type deden het wat dat betreft iets rustiger aan, hier zijn er twee inzenders die de machine wel ongewijzigd lieten. Overigens hebben zij natuurlijk nog niet zo veel tijd gehad van alles aan hun machine te vertimmeren.

Kijken we eerst weer even naar de III dan is het hier een volle kuip in plaats van het gemonteerde stuurschermpje die de grootste populariteit geniet. Liefst veertien berijders monteerden een dergelijke kuip, veelal van het 'Agostini' type. Ook de rest van het rijwielgedeelte werd veel veranderd en aangepast aan eigen eisen. Zo werd 11 maal een rem/schakel set gemonteerd, 10 maal een sportievere buddyseat en 9 maal andere schokdempers achter, met name van het merk Koni. Dit dan omdat de standaard gemonteerde Paioli dempers te stug waren dan wel lekkage gingen vertonen. Eveneens 9 maal werd de voorvork voorzien van een stabilisator (Telefix), terwijl een vijftal inzenders er zelfs toe over ging de hele vork te vervangen door een andere met dikkere poten, één maal werd een anti-duik systeem gemonteerd. In zeven gevallen werd een temperatuurmeter gemonteerd, twee maal een oliedruk-meter, één maal een klokje. Vijf maal werd de lichtopbrengst verbeterd door montage van een H 4 koplamp, drie maal werden andere richtingaanwijzers gemonteerd (smaller), eveneens drie maal een rechter-spiegel. Vier maal werden beschermbeugels voor carter en/of cilinderkoppen gemonteerd, vier maal ook werd de motor voorzien van een kofferrek dan wel kofferset (Krauser, 2x).

Dat dan wat betreft de uitwendige zaken (overigens nog aangevuld met een groot aantal éénmalig voorkomende individuele aanpassingen), maar ook aan de motor werd heel wat gewijzigd. Twaalf maal liefst werden de originele uitlaten vervangen door andere, meer sportieve, fabrikaat daarvan unaniem Lafranconi. Eveneens twaalf maal werd, uiteraard bijna altijd gepaard aan die montage van andere dempers, het inlaatgedeelte gewijzigd, de originele filters vervangen door exemplaren van K&N. Twee maal werden open kelken gemonteerd. Vijf maal werd de distributie, de nokkenaandrijving, aangepakt. Dit wat gevoelige deel werd voorzien van een automatische spanner, terwijl in een paar

gevallen andere, aluminium tandwielen werden gemonteerd. Elektronische ontsteking nam in vier gevallen de plaats van de contactpunten in. Eveneens vier maal werden vliegwielen en koppeling lichter gemaakt en uitgebalanceerd, terwijl in drie gevallen de cilinderinhoud werd vergroot naar 950 of 1000 cc. Twee maal werd een sportnokkenas gemonteerd, al dan niet in combinatie met die grotere cilinderinhoud. Kijken we nog even naar de rijders van de IV dan scoort een valbeugel/cilinderkopbeugel met drie maal het hoogst. Verder werden hier genoemd een rechterspiegel, oliedrukmeter, Lafrancioni-uitlaat, K&N filter, Krauser rek, elektronische ontsteking en bussen op de voorvork. Alle machines werden bovendien voorzien van andere kroonplaten voor de voorvork. Daarover later bij de rubriek reparaties meer.

Ge-en verbruik

De Moto Guzzi Le Mans is een uitgesproken sportieve motorfiets, en dat komt in het gebruik duidelijk tot uiting. Liefst 29 inzenders gaven op overwegend alleen op pad te gaan. Zowel 2 rijders van een III als 2 van een IV gaven op zowel alleen als met een passagier(e) te rijden en alleen een 32-jarige garagist en eigenaar van een III gaf op over het algemeen met iemand achter zich op het zadel rond te rijden.

Lange ritten (meer dan 100 km) zijn favoriet bij 23 inzenders, 3 maal werd opgegeven overwegend korte ritten te maken, 8 maal werden lange ritten en korte ritten afgewisseld. Dat men daarbij over het algemeen een snelle rijstijl hanteert zal ook weer niemand verbazen. Van de 850 cc klanten gaven er 19 op rijstijl B - gematigd maar snel - te favoriseren, 5 maal kreeg rijstijl C - fel en snel - de voorkeur en 2 maal werden deze beide rijstijlen afwisselend gepraktiseerd. Alleen een 34-jarige ambtenaar meldde overwegend rijstijl A - rustig - te gebruiken. De 1000 cc piloten zijn unaniem: rijstijl B is de ware! De opgegeven gemiddelde snelheid ligt dan ook hoog, opval-

lend daarbij dat de 'oude' motor iets sneller wordt bereiden dan de nieuwere, respectievelijk 152,4 km/h en 146,14 km/h. Hoogste snelheid bij de Le Mans III is 180 km/h (2x), één maal wordt 175 opgegeven, vier maal 170. Een timmerman met één machine uit 1982 is het 'langzaamst', hij geeft op gemiddeld 110 km/h te rijden. Bij de IV liggen de snelheden veel dichter bij elkaar. Uitschieter hier een 29-jarige vliegtuigmotorproefdraaier (wat een schitterend woord voor Scrabble!) die zegt gemiddeld 170 km/h aan te houden, terwijl liefst 5 inzenders melden gemiddelden van 140 km/h aan te houden, het 'langzaamst' in deze categorie, waarin ondanks het wat lagere gemiddelde de snelheid zonder meer erg hoog is.

Heel sterk punt van de zware viertakt V-twin is dat ondanks de gehanteerde hoge gemiddelden het bezineverbruik alleszins binnen de perken bleef. Per liter reden de rijders van een III exact 17 kilometer, de rijders van IV bleven daar nog marginaal boven, 1:17,14. Echt grote uitschieters zijn er daarbij niet. Het minst zuinig sprong een van de snelle mannen (180 km/h gemiddeld) met de brandstof om 1:13,5. De ander overigens, de landbouwer, reed ondanks die hoge snelheden nog 1:17, wat gewoon erg goed is. Als beste waarde kwam 1:20 uit de bus (een automonteur met rijstijl B en 160 km/h gemiddeld), gevolgd door één maal 1:19,5 en drie maal 1:19, daarbij ook de man die 110 km/h gemiddeld rijdt. De man met rijstijl A (en een gemiddelde van 130 km/h, dat wel) meldde een verbruik van 1:17,5 te kunnen noteren.

Bij de IV zien we weer dat de waarden veel dichter bij elkaar zitten. Zuinigst is hier een 25-jarige CV-monteur, een van de twee inzenders die niets aan de Le Mans gewijzigd hebben, met 1:18,5. Minst zuinig zijn een onderhoudsmonteur en een leraar die ondanks hun 140 km/h gemiddeld toch nog 1:16 verstoekten.

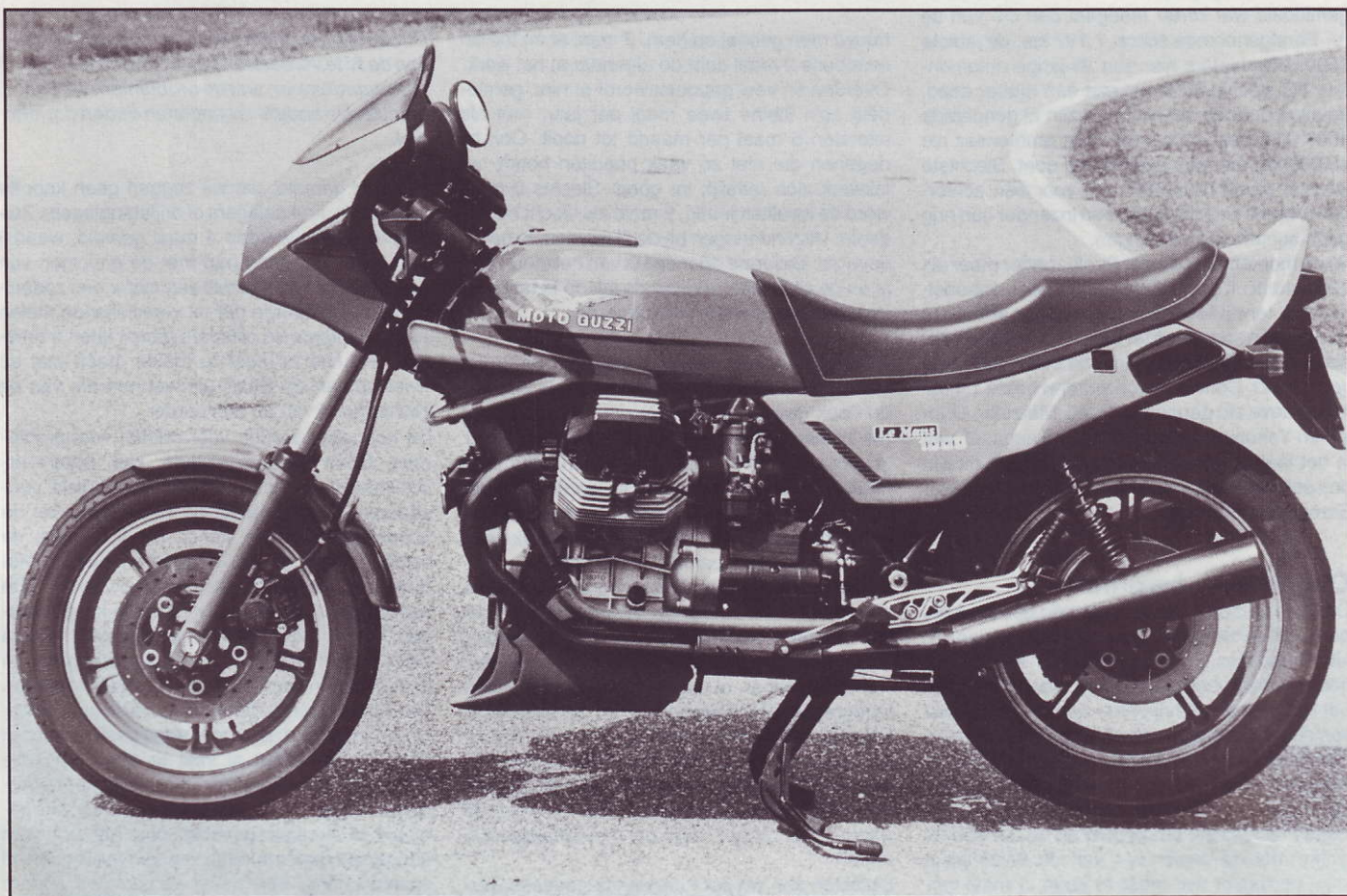
Nogmaals, heel schitterende cijfers, die het rijden goedkoop maken, zelfs waar gebruik van

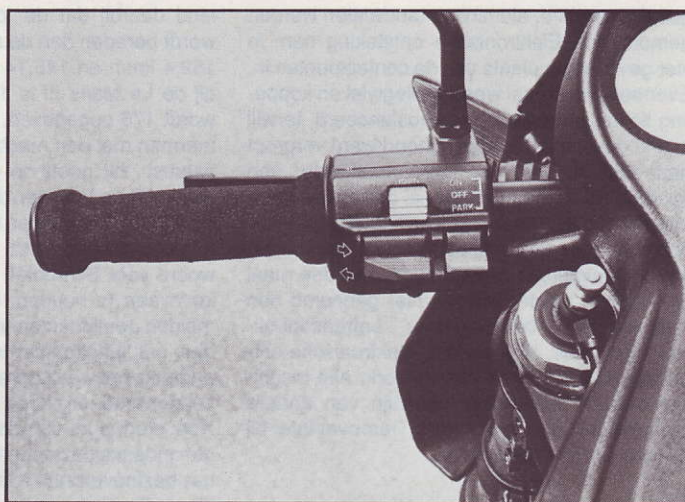
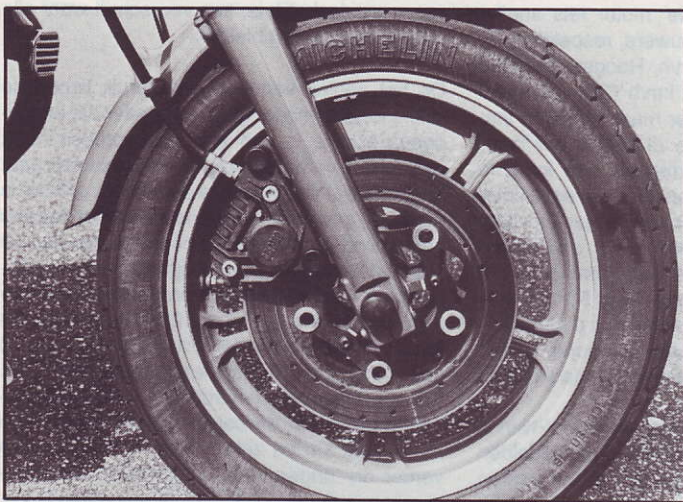
super noodzakelijk is, een voorschrift waar alle inzenders zich aan hielden.

Op het gebied van het oliegebruik liggen de cijfers ietsjes minder gunstig, zonder dat er overigens sprake is van een uitgesproken hoog verbruik. In verhouding tot andere motoren gaat er echter wel wat meer olie door heen, ook dat is weer een gevolg van de constructie met de twee grote cilinders. Van de 27 rijders van een Le Mans III konden er 21 een cijfer betrekking hebbend op een oliegebruik produceren. Als gemiddelde kwam daarbij 1:4.233 uit de bus, met als positieve uitschieter 1:10.000. De rest zit daar ver onder, met als laagste waarde 1200. Drie maal werd een waarde van 1:2000 opgegeven, daarbij ook de beide snelste rijders. Een maal 2500 km en zeven maal 1:3000 vormen verder de 'ondergrens'. Nogmaals, niet uitgesproken laag maar ook niet uitgesproken hoog, en in alle gevallen ruim binnen de toleranties. Bovendien werd in een aantal gevallen nog gemeld dat het cijfer ongunstig beïnvloed is door lekkage, wat dus wat anders is dan echt verbruik, wat meer een indicatie is voor de innerlijke gezondheid van de motor.

Van de 7 Le Mans IV rijders konden er 4 een cijfer produceren, zij kwamen gemiddeld tot 1:3625 met als uitersten 1:6000 en 1:2000 voor de snelste man uit dit gezelschap, waarmee weer eens is aangetoond dat rijstijl en oliegebruik zeer nauw verwant zijn.

Kijken we naar het 'bandenverbruik' dan zien we hier in feite weinig opvallends, dat wil zeggen dat de gemiddelden normaal genoemd kunnen worden. Beginnen we met de voorband dan zien we dat deze gemiddeld 13.908 km meeging. De III scoort daarbij gunstiger dan de IV. De 16-inch voorband van de laatste ging exact 13.000 km mee, de band van de III bracht het tot 14.815 km. Een 23-jarige automonteur scoorde met zijn Le Mans III het best, hij deed met één voorband 22.000 km, een heel verschil met de 16.000 die





Links boven: de Le Mans IV werd voorzien van een 16-inch voorwiel, wat aanvankelijk niet zo'n succes was. Een modificatie aan de voorvork (andere kroonplaten) loste de instabiliteit later op. De slijtage van de band was hoger dan van het 18 inch exemplaar op de III.

Rechts boven: de IV is voorzien van zachtere handvatten, die door diverse rijders ook op de III werden gemonteerd.

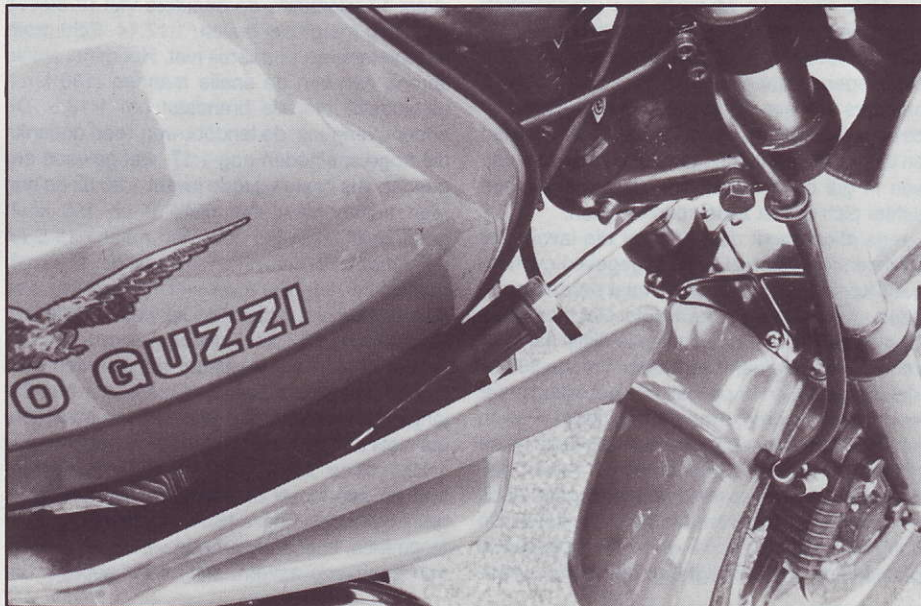
een 25-jarige verwarmingsmonteur als beste LeMans IV berijder kon noteren. De 22-jarige Luzac scholier deed het kortst met een voorband, 4500 km, niet ze zeer omdat hij dan al totaal versleten is maar omdat hij gewend is voor- en achterband gelijktijdig te vervangen. Een goede, zij het in dit geval wat prijzige gedachte. Kijken we nog even naar de snelste rijders dan zien we dat hun banden niet sneller sleten dan die van de rest. Een man kwam tot 10.000 km, de ander zelfs tot het dubbele van die afstand.

Uiteraard ging de slijtage van de achterbanden sneller, waarbij opvalt dat de band van de III hier gemiddeld wat korter meegaat dan die van de IV. Eerstgenoemde scoort 7.197 km, de laatste 7500. Uitschieters hier een 25-jarige automonteur die slechts 3000 km met één rubber deed, gevolgd door de scholier met zijn al genoemde 4500. Het best scoort hier een ambtenaar die 13.000 km met een achterband doet. Slechtste waarde bij de IV is 6000 km voor één achterband, beste waarde 9000, één inzender had nog geen achterband vervangen.

Bij de merken zien we dat Pirelli zonder meer als beste merk uit de bus komt (21 positieve vermeldingen), terwijl Michelin er het slechtst af komt (9 x) Michelin scoort echter ook 4 x positief, evenals Metzeler (met name door de Laser voorband voor de IV). Conti en Avon worden beide 1 maal in positieve zin genoemd, Conti, Metzeler, Dunlop en Yokohama scoren allen 1 x negatief, wat in het laatste geval niet vreemd is want dit lijkt ons een héél ongewone keus voor een sportieve Europese motorfiets.

Onderhoud, kwaliteit

De Moto Guzzi Le Mans is met zijn goed bereikbare en eenvoudige bouw (stoterstangen en klepstelboutjes, puntenontsteking) een motorfiets waaraan het gemakkelijk sleutelen is, en het is dan ook geen wonder dat het merendeel van de Le Mans eigenaren het motorisch onderhoud geheel in eigen beheer uitvoert. Van de III-berijders verrichten er 18 het motorisch onderhoud zelf, 6 vertrouwen er op de dealer en 3 lossen technische problemen en onderhoud fifty/fifty met de dealer op. Van de IV-berijders krijgt de dealer wat meer te doen, 3 maal ver-



trouwt men geheel op hem, 2 maal af en toe en eveneens 2 maal doet de eigenaar al het werk. Overdreven veel gepoetst wordt er niet, gemiddeld zo'n kleine twee maal per jaar, met als uitersten 5 maal per maand tot nooit. Ook bij degenen die niet zo vaak poetsten houdt het lakwerk zich redelijk tot goed. Slechts 3 maal werd de kwaliteit matig, 2 maal als slecht beoordeeld. Uitzonderingen bij de III worden, in negatieve zin, gevormd door de lak van het stuurkuipje en de zijdeksels en door de lak op de tank, die in een aantal gevallen afbladderde.

Chroom is er niet veel te bespeuren op de Le Mans, een aantal inzenders gaf over de kwaliteit dan ook geen mening. Wie dat wel deed vond die kwaliteit over het algemeen redelijk, 'goed' scoorde iets minder matig en slecht werden 5 maal genoemd. Uitzonderingen worden hier gevormd door de uitlaten, met name de Lafrancois blijken kwalitatief niet zo best, wat ook geldt voor de tussenpot van de Le Mans IV.

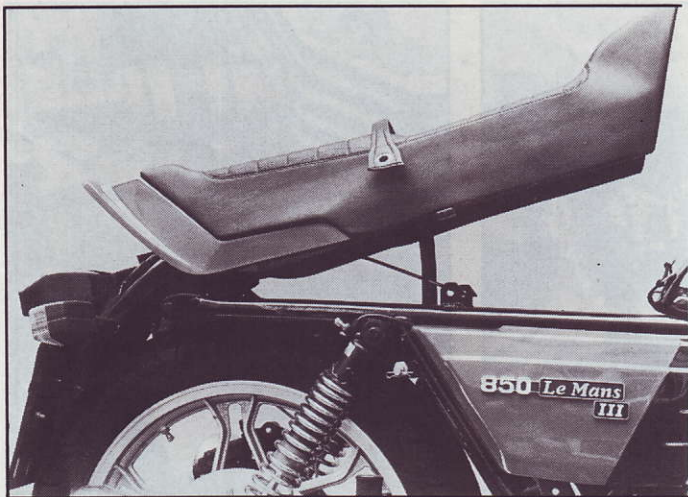
En dan het leukste, de kolom reparaties. Nu, die mochten er zijn, ten minste in aantal. Slechts bij drie motoren werd buiten het normale onderhoud niets gerepareerd, alle anderen meldden wel een of meer, al dan niet diepgaande, extra ingegrepen. Bestuderen we al die reparaties eens goed dan valt het echter ook wel weer mee, het zijn meer de kleinigheden waaraan gesleuteld werd, kleinigheden die voor de één de zaak volkomen kunnen bederven, maar die voor de ander juist zorgen voor dat broodnodige karakter.

Defecten aan het puur draaiende gedeelte wer-

Om de minder goede rechthoek-eigenschappen van de IV te verbeteren werd hij voorzien van een stuurdemper, wat de problemen niet écht oploste. De andere kroonplaten deden dat later wel.

den niet gemeld, dat wil zeggen geen kapotte krukassen, krukaslagers of drijfstaanglagers. Zuigerproblemen werden 4 maal gemeld, waarbij één rijder te maken had met de gevolgen van een gebroken klep terwijl een ander een zodanige rijstijl hanteerde dat hij verschillende malen nieuwe zuigers en cilinders moest laten monteren, wat niet zo zeer te maken heeft met de kwaliteit van de Guzzi als wel met die van de rechterhand van de bestuurder.

De koppeling zorgde voor relatief veel problemen. Geen gewone slijtage, wel slijtageverschijnselen die doen denken aan te licht construeren. 6 Maal gaven de klinknagels van de koppelingsplaten de geest, terwijl 3 maal de spiebanen op de as uitgeslagen bleken. Het druklager zorgde 2 maal voor problemen. De keerringen of O-ring van krukas en koppelingspen 7 en 4 maal. Aan de andere kant van de krukas is het de distributie, de overbrenging van krukas naar nokkenas (gebeurt door middel van een korte ketting) die voor opmerkingen zorgt. De ketting kan al gauw niet meer gesteld worden (30.000 km schijnt al veel te zijn), gaat dus lawaai maken waardoor vervanging noodzakelijk is. Negen maal werd hier melding van gemaakt, in een paar gevallen werd het probleem aangepakt door montage van een automatische spaninrichting, één maal werden ook andere

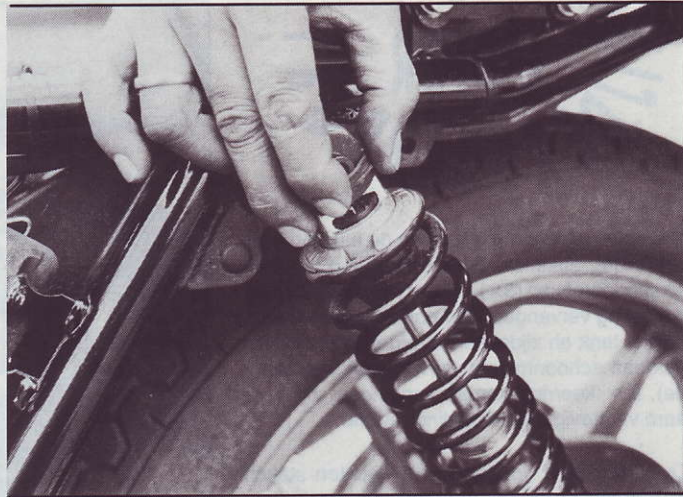


De constructie van de buddyseat is wat vreemd, omhoogklappen wordt bemoeilijkt door de meescharnierende nummerplaat die al gauw tegen de band komt. De Paioli dempers kregen weinig waardering.

(aluminium) tandwielen gemonteerd. De nokkenas zelf gaf 2 maal problemen, 1 maal moest er een nokvolger worden vervangen, in 3 gevallen moesten er klepgeleiders worden vervangen. De carterontluchting zorgde 6 maal voor opmerkingen. Lekkage via die ontluchting kwam daarbij voor, terwijl het vrij grote aantal lekkagegevallen van keerringen ook wel eens op een niet goed functionerend ontluchttingsgedeelte geschreven kan worden. De versnellingsbak gaf in 3 gevallen problemen; 2 maal gaven tandwielen de geest, het andere geval was lekkage als gevolg van een gietfout. De secundaire transmissie, de cardan, gaf op zich geen enkele reden tot klagen, wel trad ook hier vrij vaak (6x) lekkage van een keerring op.

Veruit de meeste klachten komen niet op rekening van het blok zelf maar op dat wat er aan

hangt, en dan met name de kabels van kilometerteller en toerenteller. Liefst 13 rijders gaven op minimaal een van deze kabels te hebben moeten vervangen, de meerderheid daarvan moest beide kabels meerdere malen (tot 4 maal toe, en dat bij een km-stand van 24.000!) vervangen. De gaskabel werd 3 maal vervangen, 2 maal gaf de bediening van de choke problemen. Het lakwerk van tank, kuipje en zijpanelen van de III moest in 7 gevallen worden overgedaan, bij de IV gaf het onderkuipje veel redenen tot klagen. Dat scheurde (6 maal, ook hier veel opgaven dat het vaker gebeurde) of zorgde voor zoveel resonanties dat het (in 2 gevallen) maar verwijderd werd. Belangrijkste ingreep bij die IV was overigens de modificatie van de voorvork, die in alle gevallen werd uitgevoerd. Aanvankelijk werd het rijwielgedeelte na de montage van het modieuze 16 inch voorwiel namelijk niet gewijzigd, wat weliswaar zorgde voor goede handelbaarheid maar ook voor een nerveus gedrag in de rechte lijn, helemaal niet passend bij de roep van de Le Mans. De remedie bleek het veranderen van de naloop, wat werd bereikt

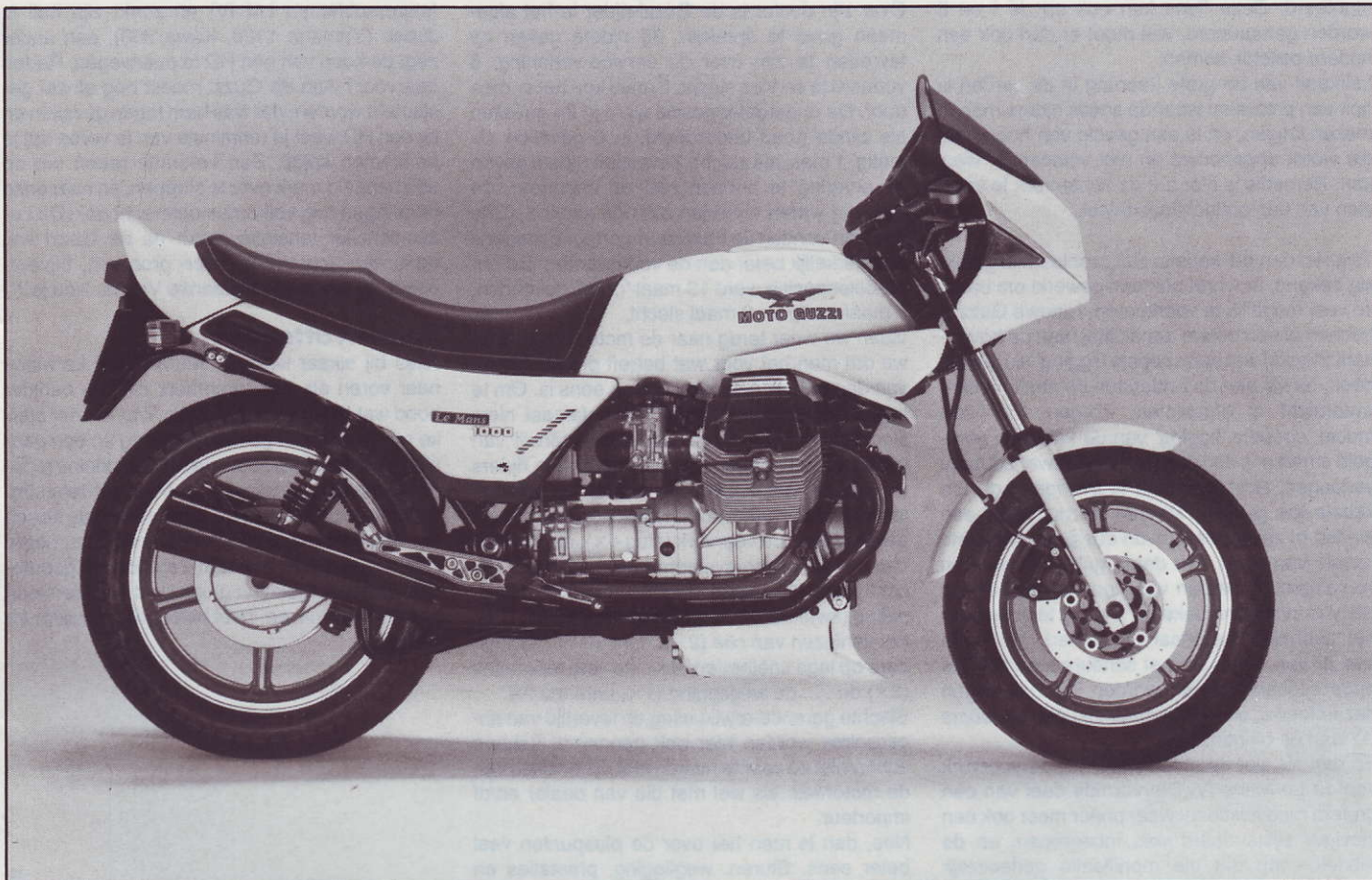


Op de IV werden de Paioli-dempers vervangen door instelbare Koni-dempers, wat een hele verbetering bleek.

door montage van andere kroonplaten. Een officiële fabrieksactie die dus kosteloos uitgevoerd zou moeten worden, wat in de praktijk lang niet altijd het geval bleek.

Verder komen we in de rubriek reparaties nog allerlei kleine zaken tegen waar geen echte lijn in te ontdekken valt. Kenmerkend voorbeeld daarvan is wel de motor van de 23-jarige tuinman, die de enige in 1985 aangeschafte Le Mans III bereed.

Hij voegde een lijst bij met liefst 17 reparatiegevallen, waarbij het feit dat de meeste werkzaamheden onder garantie werden verricht (zoals de meeste ingrepen overigens) voor hem geen echte troost bleek. Hij meldde: 2x toerentellerkabel vervangen, 1 x gaskabel vervangen, schokdempers vervangen door Koni's na lekkage van de origineel gemonteerde, balanspijp gescheurd en vervangen, oliedrukschakelaar vervangen, lichtschakelaar gerepareerd, knip-



90° MOTOR RIDERS RAPPORT

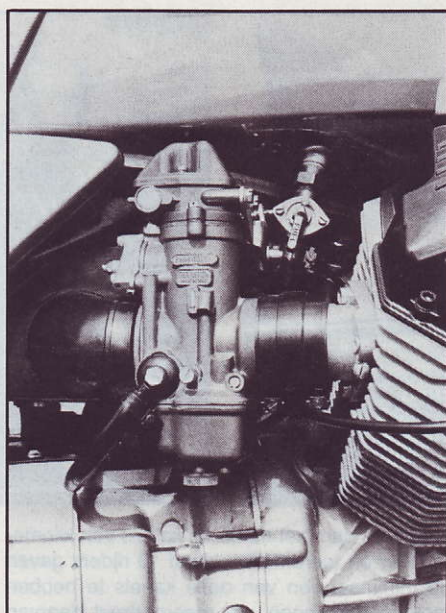
perlichten gerepareerd, tussen de beurtten door ontsteking afstellen, carterontluchting nakijken en schoonmaken (3x), claxon vervangen, kruiskoppeling vervangen, parkeerlicht gerepareerd, kuipje, tank en zijdeksels overgespoten, benzinekraan schoonmaken (gevolg van voorgaande), 2 x keerring cardan vervangen, zijstandaard verstevigd en koppeling revisie.

Over de meest voorkomende klachten staken wij ons licht op bij importeur Greenib. Het breken van de klinknagels van de koppelingsplaat is een veel voorkomend probleem bij de oudere, zware, V-twins. Met ingang van de 1000 zijn de nagels verbeterd, deze nieuwe platen kunnen in alle 850 cc en meer types gemonteerd worden. Uitslaan van de spiebanen komt voornamelijk voor bij de rijders met een forse rijstijl, die graag vanuit stilstand weg branden. Daarbij wordt de koppeling vaak net wat te zwaar belast, met genoemd inslaan als gevolg. Gevolg daarvan is weer dat de zaak wat wil 'kleven', de motor heeft kruipneigingen. Van extreem hoge slijtage van de krukas-keerringen is de importeur niets bekend. Het komt wel eens voor, is echter geen regel. Moet de keerring vervangen worden dan is het zaak een origineel Guzzi-onderdeel te gebruiken. Deze keerring heeft een voorgeschreven draairichting, die ontbreekt bij de ringen uit de gewone onderdelen handel, en daarbij kan je wachten op lekkage. Lekkage via de carterontluchting komt voor, wordt veroorzaakt door de kogelklepconstructie. In de loop van de productie van de III werd deze constructie verbeterd, terwijl bovendien een grotere carterpan (vergroot middels een tussenflens) werd gemonteerd. Deze flens kan ook op de I en II worden gemonteerd, wel moet er dan ook een andere peilstok komen.

Lekkage van de grote keerring in de cardan is ook een probleem waar de snelle rijders mee te maken krijgen, en is een gevolg van hoge druk die wordt opgebouwd en niet voldoende 'weg' kan. Remedie is hier om de achterspook te voorzien van een ontluchtingsnippel.

Tsja, en dan die kabels. Het probleem is gelukkig bekend, er wordt ook aan gewerkt om breuk zo veel mogelijk te voorkomen. Nieuwe Guzzi's hebben al een betere aansluiting aan de bovenkant (haaks) wat een soepele 'ligging' als gevolg heeft, terwijl aan de onderkant de zaak nu écht waterdicht is afgesloten. Zorgen voor een mooie, soepele 'ligging' van de kabel en geregeld smeren is een manier om de levensduur te verlengen. Schrale troost is overigens dat de kabels los gekocht kunnen worden voor een gulden of zeven, er hoeven dus geen complete kabels van meer dan dertig gulden te worden vervangen. Scheuren van de onderspoiler van de IV is eveneens bekend, is terug te voeren op het gebruikte materiaal (polyester). Nu is de spoiler van nylon, en het scheuren voorbij. De oude spoilers kunnen worden ingeruild tegen deze nieuwe, die herkenbaar zijn aan de letters NY aan de binnenzijde.

En dan tot slot de modificatie van de voorvork van de Le Mans IV. Die vormde deel van een grotere modificatieset waar onder meer ook een steviger zijstandaard was inbegrepen, en de fabriek vond dat die modificatie gedeeltelijk



Uiteraard verzorgen Dell'Orto carburateurs het benzinemengsel. Links de 40 mm exemplaren van de Le Mans IV, rechts de choke bediening van de III, die moeilijk bereikbaar is en af en toe ook bleef hangen of vast ging zitten.

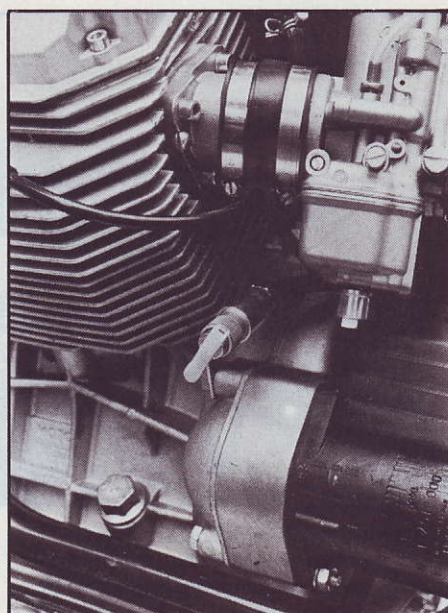
(voor f 150,—) aan de klant mocht worden doorberekend. Greenib vond dat vreemd en nam daarop actie, kreeg later gedaan dat de modificatie kosteloos mocht gebeuren, waarbij zij aanvankelijk zelf het arbeidsloon voor hun rekening namen. De ingreep kost de berijder dus niets, mensen die in een eerder stadium al de f 150,— hadden betaald kregen, als alles goed is gegaan, hun geld terug. Een goede afwikkeling, waar niemand bezwaar tegen kan hebben, en in onze ogen kan de importeur op dit punt niets verweten worden.

Tevreden?

Over zijn dealer is de Guzzi-rijder in het algemeen goed te spreken. 26 rijders gaven op tevreden te zijn over de service-verlening, 6 vonden de service slecht, 2 maal kon het er mee door. De onderdelenpositie werd in 24 gevallen als zijnde goed beoordeeld, in 8 gevallen als matig, 1 maal als slecht. Zeventien rijders gaven op ervaring te hebben met de importeur, 14 daarvan waren tevreden over de service. (Drie daarvan vonden de huidige importeur overigens aanmerkelijk beter dan de voorgaande). De onderdelenpositie werd 13 maal 'goed' gevonden, 2 maal matig en 3 maal slecht.

Gaan we weer terug naar de motoren dan zien we dat men het voor wat betreft de minpunten van de LeMans helemaal niet zo eens is. Om te beginnen konden 8 inzenders helemaal niets slechts over hun Guzzi bedenken, terwijl van uitgesproken minnen die door meerdere rijders worden genoemd geen sprake is. De schakelaars scoren met 5 nominaties nog het hoogst gevolgd door de voorvork (stug 4x), de kwaliteit van het elektrisch systeem, met name ook het contactslot (4x), de klepbediening (3x), de koppeling (kwaliteit en het moeilijke bedienen, 3x), het verliezen van olie (2x), het moeilijk handelbare op lage snelheden (2x), de vele reparaties (2x) en ... de wegligging (1x, LeMans IV). Slechte garantie-afwikkeling en levertijd van accessoires worden hier ook genoemd, hebben echter niet zo zeer te maken met de kwaliteit van de motorfiets als wel met die van dealer en/of importeur.

Nee, dan is men het over de pluspunten veel beter eens. Sturen, wegligging, prestaties en



benzineverbruik zijn de zaken die iedereen noemt, vaak in combinatie met elkaar, aangevuld met kreten als 'karakter', 'exclusiviteit', 'Italiaans is mooi', sportief, gemakkelijk aan te werken of heel simpel 'Alles'.

Eén LeMans IV berijder kon geen goed punt aan de Guzzi ontdekken, mede als gevolg van het slechte stuurgedrag dat niet opgelost kon worden, terwijl de importeur de daar aan verbonden garantieafwikkeling op de klant zou willen verhalen. Hij is dan ook een van de weinigen die meldt géén Moto Guzzi Le Mans meer te zullen kopen. 28 Inzenders zouden dat direct weer wel doen, waarbij vaak werd opgemerkt dat het ondanks vrij veel kleinere reparaties toch de fijnste motor is en dat er veel belang wordt gehecht aan exclusiviteit en karakter. Van degenen die géén Le Mans meer willen wijken er een paar uit naar een andere Italiaan, met name Ducati (MHR, F1). Eén rijder geeft op teleurgesteld te zijn (stuurproblemen LM IV) en zoekt zijn heil in Japan (Yamaha 1100, Kawa 900), een ander zegt de koop van een HD te overwegen. Reden daarvoor? Aan de Guzzi moest nog al wat gesleuteld worden, dat was hem tegen gevallen en bij een HD weet je tenminste van te voren dat je problemen krijgt'. Een vreemde reden om op een bepaald merk over te stappen, en naar onze ervaringen nog volkomen onterecht óók! De Luzac-scholier tenslotte meldt na de Guzzi wel eens een scooter te willen proberen, bijvoorbeeld de eveneens Italiaanse Vespa. Nou ja!!

Samenvattend

Alles bij elkaar komt de Moto Guzzi Le Mans naar voren als een motorfiets die zijn berijder bood wat hij ervan verwachtte. Wat minder sterke punten als niet goede afwerking en een paar slordigheden waardoor relatief vaak kleine reparaties moeten worden uitgevoerd worden ruimschoots gecompenseerd door zaken als sturen en wegligging (waarbij de III nog wat hoger scoort dan de IV met zijn veranderde geometrie), goede prestaties gekoppeld aan een laag benzineverbruik en, heel belangrijk, karakter en uitstraling.