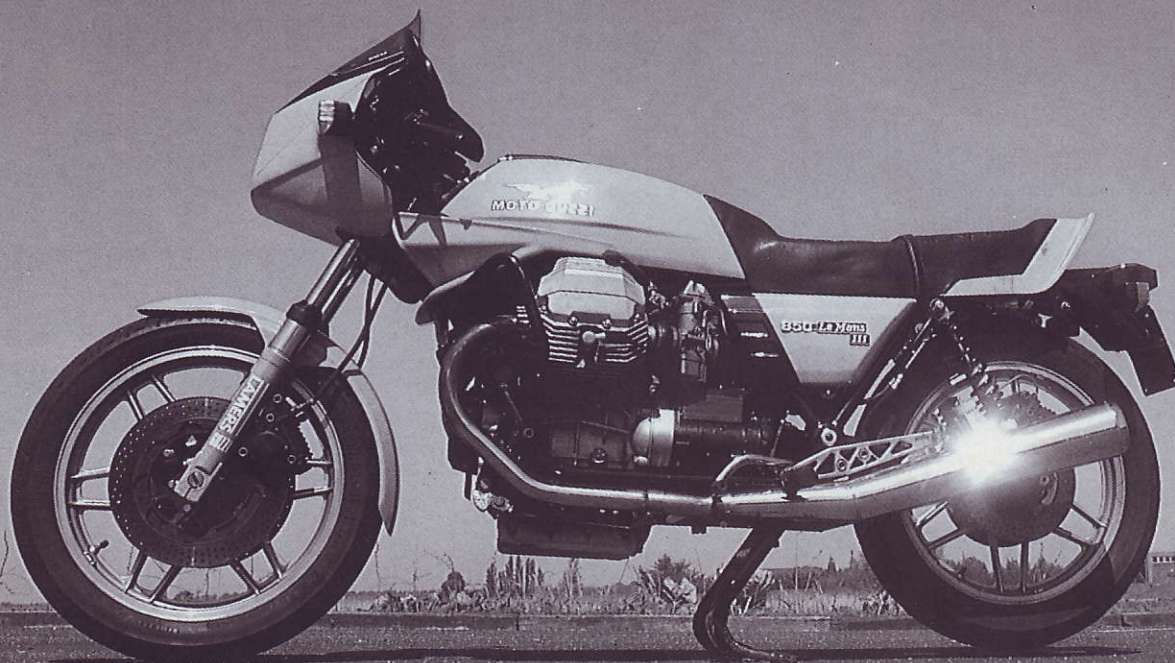


Moto Guzzi Le Mans III

COMPROMISLOZE SPORTMACHINE



De tussen 1981 en 1984 gebouwde Moto Guzzi Le Mans III is geen allemansvriend. Het eigenzinnige karakter van deze compromisloze sportmachine kan fervente aanhangers van Japanse techniek binnen enkele kilometers tot wanhoop brengen. De ware liefhebber zweert daarentegen bij de stampende tweecilinder en de vormgeving die zich niets aantrekt van modeverschijnselen. Take it or leave it...

Het starten van de motor begint met een speurtocht naar de chokehevel. Afstappen brengt opheldering. Het heveltje zit aan de rechterkant van het blok en wordt, als je op de buddy zit, aan het oog onttrokken door de linker gasfabriek. Gelukkig heb je de choke alleen nodig tijdens het starten, zodat er nog net valt te le-

ven met de merkwaardige plaats van het heveltje. Bij de eerste draai aan het gashendel lijkt de machine op zijn kant te willen gaan liggen, de dwarsgeplaatste V-twin veroorzaakt een fors kantelmoment. Na enkele kilometers weet je niet anders. De La Franconi-dempers zorgen voor prachtige viertaktmuziek. Zolang je het gas met beleid hanteert blijft het geluid nog net binnen aanvaardbare grenzen. Bij een iets te enthousiast rechterhandje kun je vroeg of laat een baksteen op je helm verwachten. Smaken verschillen nu eenmaal, dat geldt ook voor muziek. De onlangs uit Italië geïmporteerde machine is voorzien van een close-ratiobak met een zeer lange één en komt daardoor enigszins aarzelend van zijn plaats. Vanaf pakweg 50 km/u lijkt het alsof je met een reusachtige katapult wordt afgeschoten. Strikt genomen is de machine echter helemaal niet zo snel. Toch heb je, als gevolg van de forse vliegwielerwerking van de koppeling, het gevoel van een niet te stuiten kracht. De eerste versnelling reikt tot

meer dan 100 km/u, daarna kun je vlot doorschakelen. Toch is het niet per se nodig om het toerental tot het uiterste op te jagen. De dikke tweecilinder levert ook bij lage toerentalen veel trekkracht. Wanneer je niet meteen de behoefte hebt om het onderste uit de kan te halen, kun je in vijf afzakken tot 50 kilometer om vervolgens in één ruk door te trekken naar een top van 200 km/u. De snelheidsmeter probeert je ondertussen voor de zonde te behoeden door een zeer optimistische aanwijzing. Als de wijzer in de buurt van de 140 staat ga je op de snelweg keurig met de stroom mee.

Het blok loopt bepaald niet trillingvrij. De gemiddelde Moto Guzzi-eigenaar stoort dat absoluut niet, het goedmoedige schudden hoort nu eenmaal bij zo'n dikke tweecilinder. Wel hinderlijk zijn de trillingen die via de handvatten tot je doordringen en die je vingers tijdens een lange rit geleidelijk in slaap sussen. Zelfs bij een pittige rijstijl springt de Le Mans zeer behoedzaam met de ouderwet-

se superbenzine om. Pittig rijdend, maar toch nog enigszins rekening houdend met de wettelijke beperkingen, kom je uit op ruim 1 op 19. De tankinhoud van 22,5 liter geeft een uitstekende actieradius, waarbij de reservevoorraad van 3 liter ook op de Duitse snelwegen een veilige marge biedt.

Het bochtgedrag van de Le Mans III gold in de vroege jaren tachtig nog als voorbeeldig. Tegenwoordig zul je flink je best moeten doen om de rivalen, inclusief de eigentijdse modellen uit Mandello del Lario, bij te houden. Stapvoets manoeuvreren is niet het sterkste punt van deze Italiaan. Zodra het wat sneller gaat moet je de machine bewust de hoek om drukken en vooral in korte bochten is er een duidelijke voorkeur voor de rechte lijn. De niet-originele Paioli-schokdempers zijn voorzien van keiharde veren. Zelfs in de zachtste stand zijn ze nauwelijks in beweging te krijgen. In snelle bochten met een slecht wegdek neem je dan ook maar al te graag wat gas terug, de achterhand begint dan flink te stuiteren. De Paioli's zullen echter voor de machine wordt verkocht worden vervangen door originele Koni's, waarmee genoemd probleem van de baan is.

Het integrale remsysteem blijkt nog steeds goed te voldoen, al zijn de vertragingen naar moderne maatstaven niet uitzonderlijk. De ontwerpers zijn er kennelijk vanuit gegaan dat de tweede schijf op het voorwiel maar zelden zal worden gebruikt. Aanvankelijk tast je volkomen in het luchtledige wanneer je het remhendel probeert aan te trekken. De afstand tot het handvat is afgestemd op handen van het spreekwoordelijke 'formaat kolenschoppen'.

De zitpositie is niet onaangenaam. Met de

clip-ons in de hoogste stand zit je redelijk ontspannen. Het kleine kuipje houdt de winddruk van je bovenlichaam, hetgeen trouwens wel tot gevolg heeft dat bij snelheden tot pakweg 100 km/u het lichaamsgewicht voor een flink deel op de polsen rust. Zodra het wat sneller gaat heb je er minder last van.

De buddy is dermate hard dat je na een lange rit nog minstens een uur lang het gevoel hebt dat het profiel van de bekleding in je zitvlak is gegrift. De reeds genoemde achtervering, of liever het ontbreken daarvan, draagt ook al niet bij tot het persoonlijk welbevinden. De voorvering doet nog enigszins zijn best om het een en ander te compenseren, maar die strijd is bij voorbaat verloren. De montage van de Koni's zal ook ten aanzien van het comfort een flinke vooruitgang betekenen, al mag je in dit opzicht natuurlijk geen wonderen verwachten.

Onpraktische schakelaars

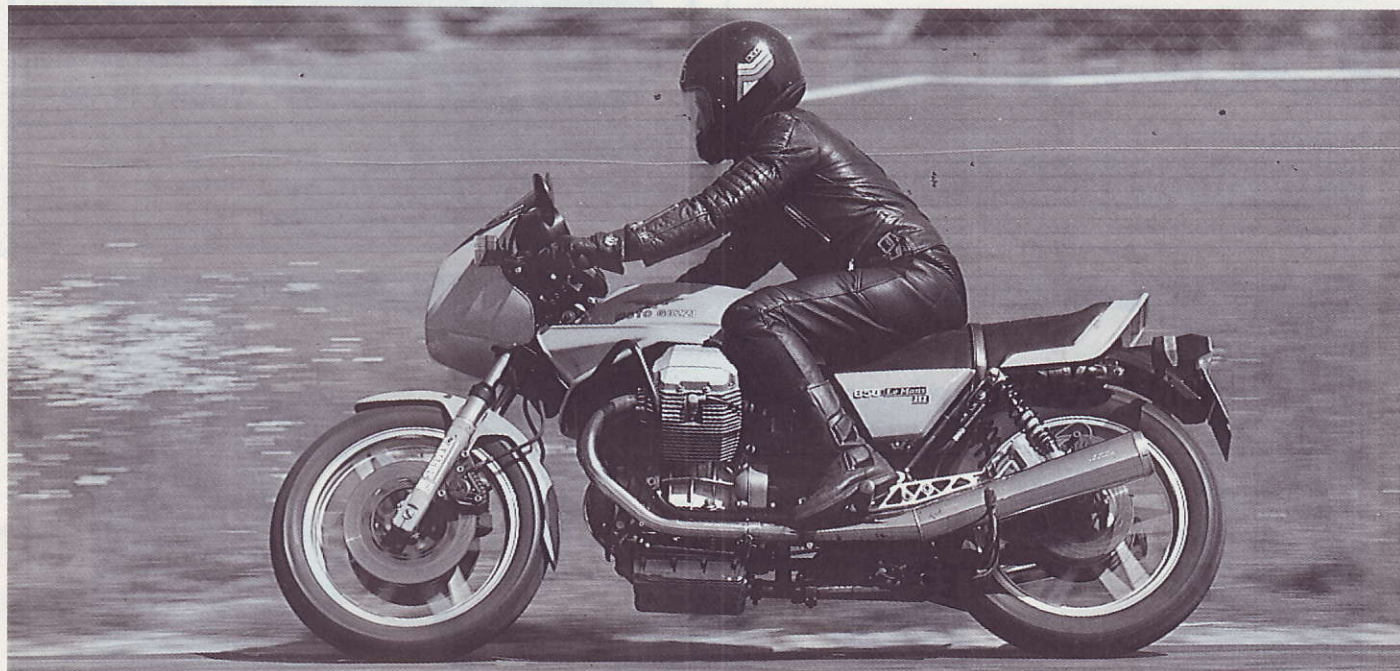
De schakelaars dateren nog uit de tijd dat er bij Italiaanse machines aanzienlijk meer waarde werd gehecht aan een opmerkelijke vormgeving dan aan praktische bruikbaarheid. Vooral bij de richtingaanwijzerschakelaar lijkt er absoluut niet te zijn nagedacht. Je moet je hand verdraaien om hem met de duim te kunnen bedienen. Met de wijsvinger gaat het wat gemakkelijker, maar ook dan is de bediening verre van ideaal. Bovendien mis je regelmatig de vrijstand.

De instrumenten zijn in een grote console geplaatst, met een klassieke witte Vegliatoerenteller als middelpunt.

Afreesbaarheid is niet het sterkste punt, maar af en toe moet je nu eenmaal offers brengen ter wille van de esthetiek.

De jiffy zit dermate ver naar voren dat je er

Zo lang het wegdek egaal is laten de stuureigenschappen niets te wensen over, al moet je de machine wel bewust de bocht in drukken.



TECHNISCHE GEGEVENS

Motor

Luchtgekoelde tweecilinder viertakt met cilinders onder een hoek van 90°, twee kleppen per cilinder, onderliggende nokkenas
Inhoud: 844 cc
Boring x slag: 83 x 78 mm
Compressieverhouding: 10,2 : 1
Carburatie: twee Dell'Orto's
Ontsteking: contactpuntjes

Transmissie

Droge platenkoppeling met twee platen, vijf versnellingen, secundaire overbrenging door cardan

Rijwielgedeelte

Dubbel wiegframe uit ronde stalen buis
Voorvork: telescopisch met schroefveren, veerweg 125 mm
Achtervering: stereo, veerweg 95 mm
Banden: voor 110/90 H 18, achter 110/90 H 18
Remsysteem: twee schijfremmen voor 300 mm, schijfrem achter 242 mm, pedaal bedient één schijfvooren schijfachter
Tankinhoud: 22,5 l, reserve 3 l.

Maten en gewicht

Wielbasis: 1485 mm
Lengte: 2190 mm
Breedte: 610 mm
Zithoogte: 800 mm
Gewicht rijklaar: 242 kg

Prestaties

Max. vermogen: 59,6 kW (81 pk) bij 7600 tpm
Max. koppel: 71 Nm (7,9 mkg) bij 6500 tpm
Topsnelheid: 200 km/u
Benzineverbruik: 1 op 18,4 (gemiddeld)

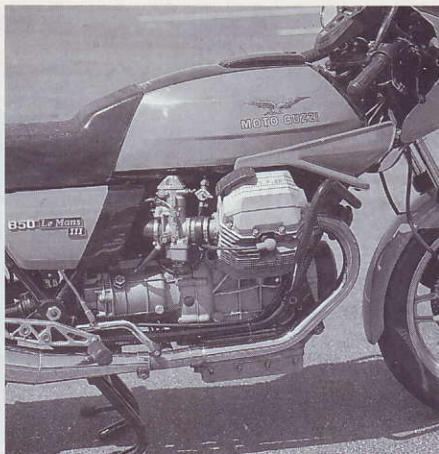
Prijs

f 12.350,-

Verzekering

KNMV: WA: f 410,- (bruto), f 123,- (70% no claim-korting); WA Extra: f 654,-, f 208,-

Beschikbaar gesteld door Teo Lamers
Motorrijwielen, Nijverheidsweg 26, Nijmegen,
080-779468



Het blok levert veel trekkracht bij lage toerentallen. De choke zit verborgen onder de linker carburateur.

vanaf de buddy absoluut niet bij kunt. Gelukkig is de Le Mans, mede dank zij een stevige handgreep achter het zijdekseel, gemakkelijk op de middenbok te trekken. De door Teo Lamers in Nijmegen aangeboden Le Mans is gebouwd in 1984 en heeft ruim 33.000 km gereden. Technisch verkeert de machine in uitstekende staat en ook uiterlijk valt de machine niet tegen. De prijs van f 12.350,- geeft al aan dat de Le Mans III inmiddels een rasecht 'collectors item' is en bij goed onderhoud zal de waarde zeker niet dalen. Liefhebbers van een sportieve Italiaan kunnen veel plezier beleven aan deze bijna-klassieker, zeker wanneer ze de moeite nemen om de achterveren te (laten) vervangen door wat minder stugge exemplaren. Voor degenen die het 'pure' karakter van dit brok nostalgie toch als iets te veel van het goede beschouwen is er altijd nog een alternatief in de vorm van de moderne Le Mans 1000.

GERTTE LINTELO

++++ PLUS +++++

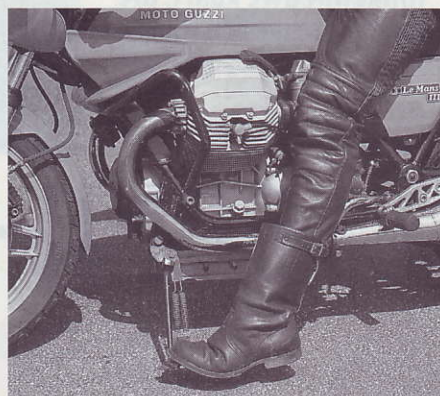
Geen afschrijving
Trekkracht bij lage
toerentallen
Zuinig

----- MIN -----

Weinig comfort
Onpraktische schakelaars
Trillingen in stuur

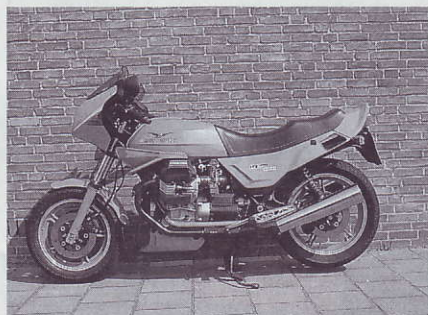


In het karakteristieke instrumentenpaneel neemt de grote Veglia-toerenteller een centrale plaats in. De jiffy zit op een hoogst ongelukkige plaats.



ALTERNATIEVEN

Andere merken dan Moto Guzzi zul je in de showroom van Teo Lamers vergeefs zoeken, maar machines uit Mandello del Lario staan er des te meer. Voor f 13.500,- kun je eigenaar worden van een Le Mans 1000 uit 1985 met 41.000 km op de teller. Het is een machine uit de eerste serie met een 16-inch voorwiel. Dat kleine voorwiel maakt de Le Mans een stuk gemakkelijker hanteerbaar, maar zorgt ook voor



Le Mans 1000: minder karakteristiek, meer comfort.



Mille GT: klassiek gelijnde kilometervreter.



NTX 750: het Italiaanse alternatief.

ook bij lage snelheden gemakkelijk hanteerbaar. De van 1988 daterende rode GT kost f 13.500,- en heeft bijna 24.000 km gereden. Voor all road-liefhebbers is er een NTX 750 uit 1991 met 34.000 km op de teller. Net als zijn Japanse rivalen is de NTX een echte gooi- en smijtfiets. De machine is zuinig en heeft een soepele motor die goede prestaties levert. Een minpuntje ten opzichte van de concurrentie is de wat minder verzorgde afwerking. De NTX draagt een prijskaartje van f 11.250,-.