

Tekst : Philippe Deraeve

Foto's : Nico Monnoye

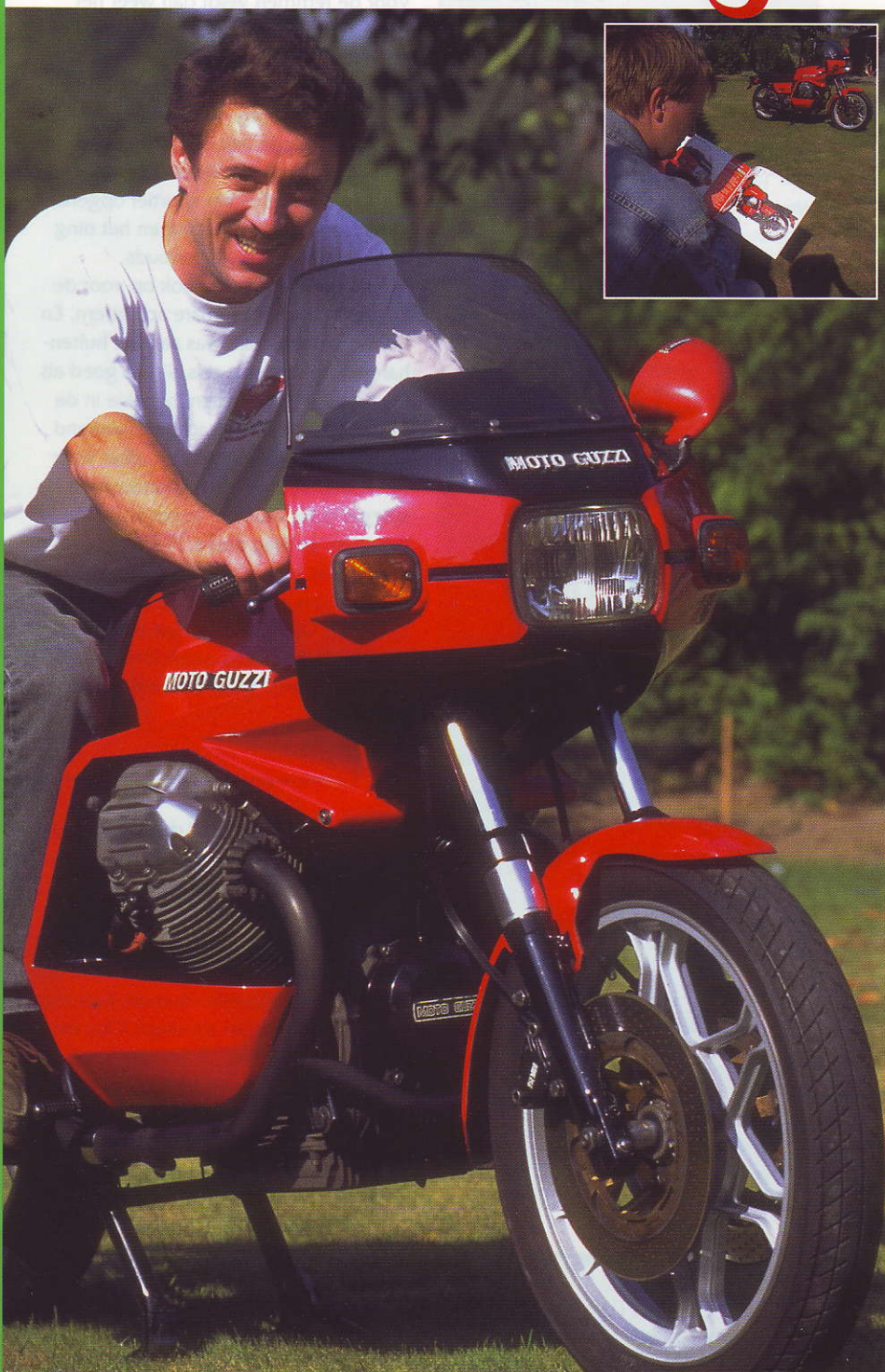
In mijn jonge jaren gebeurde het wel eens dat ik een vriend van mijn ouders mocht vergezellen op zijn wekelijks zondagochtend-uitstap.

De man was een fervent vogelliefhebber en kon uren slijten in een wakke blokhut in een reservaat aan de Belgisch-Nederlandse grens. Volledig gehuld in "schutkleding" zat ik muisstil door een verrekijker te staren naar al die bont gekleurde vogels en luisterde geboeid naar hun moeilijke Latijnse namen.

Nu, zoveel jaren later, heb ik zo mijn eigen variatie op deze mooie hobby. Van op een terrasje met veel passage, helm naast en koffie voor mij, zet ik mijn zintuigen op scherp, vol spanning afwachting of er vandaag misschien één of ander interessant exemplaar voor mijn neus zal opduiken.

Zo gebeurde het dan ook dat ik in Wetteren en omgeving al enkele malen een uitermate zeldzaam en goed bewaard specimen had kunnen ontwaren: de "Mandello Sportius Maximus II", beter bekend onder zijn vulgaire naam, de Moto Guzzi Le Mans II.

O Moto Guzzi Le Mans II Ornithologie



Vorige week kreeg ik een telefoontje van de redactie: of ik voor de rubriek lezersfiets even een afspraak kon maken met een zekere Roland Vergeylen uit Massemen. Groot was mijn verrassing toen ik op de dag in kwestie oog in oog bleek te staan met de fiere eigenaar van het aardige beestje waar ik u daarnet nog over vertelde. "Dit belooft een interessante voormiddag te worden!" Wat nu volgt is zoals Roland het zelf noemt het verhaal van een werkelijkheid geworden jeugdroom.

In 1976 maakt de man via vrienden voor het eerst kennis met een Guzzi V7 Sport, één van de ultieme sportmotoren uit die tijd. Een goed jaar later krijgt hij af en toe de kans om te proeven van de fantastische prestaties en wegligging van de 850 Le Mans, afkomstig uit dezelfde sportkeuken. "Er was een hemelsbreed verschil tussen het rijden met een Japanse motor en met zo'n Italiaanse fiets. De liefde was geboren!", aldus Roland. Hebben we dat niet nog al eens gehoord?

Het moest en zou een Guzzi worden! Maar ja, U weet ook hoe dat allemaal gaat. Zeker in die tijd was een Japanse fiets toch nog een flink stuk goedkoper dan om het even welke Italiaan, en een Le Mans was zelfs naar Italiaanse normen duur te noemen. Een nieuwe Moto Guzzi Le Mans II kostte toentertijd in België nieuw 148.800 Bf. exclusief B.T.W. wat op zich al 6.000 frank meer was dan wat men voor een Duc Hailwood Replica diende neer te tellen. Voor nog eens 23 briefjes minder kon je toen al een CB 900 F uit de toonzaal van de lokale Honda-dealer plukken. Kwam daar nog eens bij dat moeder en vader Vergeylen zoonlief na een motorongeval toch liever in een auto zagen rondrijden. Maar het bloed kruipert waar het niet gaan kan en in 1988 gaat Roland opnieuw op zoek naar de machine van zijn dromen. Een dikke drie jaar later is het dan eindelijk zover, in Anderlecht vind hij een bijna volledig originele Le Mans II in goede staat, met 20.000 km op de teller en recent nog gereviseerd. De eigenaar is bereid het ding voor 100.000 frank van de hand te doen en nog geen uur later wordt de motor op een aanhangwagen vastgesjord en richting Massemen getrokken.

Niet vies van een beetje sleutel- en spuitwerk besluit Roland de motor terug in de originele kleurstelling te steken, geholpen door zijn schoonbroer die carrossier is. Om deze klus tot een goed einde te brengen had het tweetal wel een aantal goede kleurenfoto's nodig als vertrekpunt. Noch bij Guzzi-dealers, noch bij clubs was ook maar iets te vinden dat van enig nut kon zijn. Dan maar een faxje naar de fabriek in Mandello. En wat dacht u? Twee weken later stopte de postbode een grote enveloppe in de bus met daarin een vriendelijke brief van mijnheer Ranalli, salesmanager bij Moto Guzzi, dewelke wist te vertellen dat er van de Le Mans II 11.045 stuks geproduceerd werden tussen 1978 en 1980, waarvan er +/- 70 in België werden ingevoerd en dat hij ook nog vijf oude publiciteitsfolderjes van deze motor bij zijn briefje heeft gestopt. Aha! Dat was dus goed nieuws. Al gauw stond het beestje er weer bij alsof het net vers uit de winkel kwam. Wel werden de twee fel oranje strepen die normaal links en rechts van de koplamp op de stuurkuip te vinden zijn achterwege gelaten. Volgens het folderdje zouden die bedoeld zijn om beter zichtbaar te zijn in het verkeer, niet meer echt nodig dus als je, zoals de wet het nu verplicht, altijd met je lichten aan rijdt.

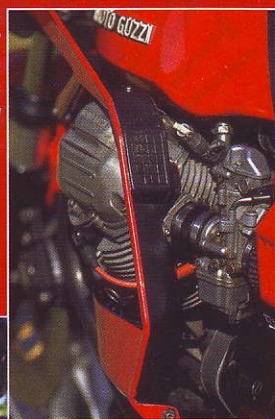
En rijden wordt er zeker mee gedaan, nu zo'n vier jaar na aankoop staan er al zo'n dik-

ke 45.000 kilometers meer op de teller. Niet slecht voor een klassieker zou ik zo zeggen. Dit machientje is dan ook regelmatig te zien op zowel nationale als internationale Guzzitreffens. "En steeds zonder noemenswaardige problemen. Ooit ben ik zelfs nog op één dag uit Italië teruggekomen in de gietende regen zonder dat de Le Mans ook maar één klap verkeerd heeft gegeven." Eerlijkheidshalve zijn wij wel genoodzaakt hier aan toe te voegen dat de motor wel enige wijzigingen, lees verbeteringen, ondergaan heeft en dit enkel met als doel het hele zaakje betrouwbaarder te maken. Het eerste wat gebeurde was het vervangen van de standaard gemonteerde open inlaatkelken (die dus wel van een soort muggengaas voorzien zijn) door K&N-luchtfilters. Jammer van dat mooie aanzuiggeluid, maar als je niet elke 20.000 kilometer wil reviseren is dit echt wel noodzaak. Verder werd er een Dynatek-ontsteking van het type Electronic Dyna III geplaatst en werd de volledige elektrische bekabeling grondig nagezien en waar nodig met kontaktspray behandeld. De nog steeds originele schakelaars op de clip-ons die bij Guzzi's uit die periode al heel snel durfden stukgaan, hebben op deze fiets nog nooit problemen opgeleverd. Een uitzondering die de regel bevestigt? Reeds van voor de aankoop waren er achteraan Koni-schokdempers gemonteerd, daar het fabriek-afspul er dikwijls na nog geen jaar activiteit al de brui aan geeft.

Qua uitrusting was (en is) deze Le Mans II uitermate volledig uitgevoerd. Denken we maar aan de standaard gemonteerde accessoires zoals stuurdemper, noodknipperlichten, voltmeter, klokje,... en uiteraard - hoe kan het ook anders - het befaamde "integrale" remsysteem. Deze laatste mag inwerken op twee joekels van geperforeerde schijven van elk zo'n 300 mm doorsnede, achteraan maakt een enkele geperforeerde 242 mm-schijf het mooi weer uit. Remmen doen ze als de beste en dat mag ook wel voor een motorfiets die toch nog steeds vlot boven de 200 km/uur gaat en waar kruissnelheden tot 180 km/uur nog tot de mogelijkheden behoren. Dit is uiteraard te danken aan de ruim bemeten kuip die tot die snelheid meer dan voldoende bescherming biedt aan de rijder. Wat op het eerste zicht niet opvalt is dat de stroomlijn uit twee delen bestaat: het onderste deel dat tot boven de cilinderkoppen komt is vast op het kader gemonteerd en daarboven zit een tophalfje dat met het stuur meegeweegt.

Ook de wegligging staat op een, zeker voor die tijd, zeldzaam hoog niveau. "De Suzuki GT 550 waar ik ooit mee rondreed was een natte dwell in vergelijking met deze Le Mans." Hieromtrent bestaat wat ons betreft geen seconde twijfel, je moet er maar eens wat artikels uit die tijd op nalezen. In 1978 was het zelfs een Guzzi Le Mans II die er in slaagde de Bol d'Argent te winnen op het circuit van Paul Ricard, een lange afstandsrace voor volledig originele straatmotoren. Ondanks zware Japanse tegenstand en een pk-nadeel was het pleit al gauw beslecht in het voordeel van de stukken scherper sturende Moto Guzzi. Het enige wat volgens eigenaar Roland heden ten dage wat roet in het eten komt gooien is de achtervelg. Deze dient geschoeid te gaan op een bandenmaatje 4,10 V-18, hetwelk niet meer zo gemakkelijk te krijgen is in een voldoende zachte rubbersoort. Qua bandenslijtage daarentegen

De "Mandello Sportius Maximus II" blijkt bij vogel- en motorliefhebbers een uitermate gewild exemplaar te zijn.



De Le Mans was in zijn tijd een bijzonder dure, ...



... maar tevens ook bijzonder volledig uitgevoerde motorfiets. Wie sportieve allures had kon het overigens ook best op de dwarse twin vinden.



valt het gelukkig allemaal wel mee, zeker wanneer je rekening houdt met het feit dat het toch niet misse motorvermogen - een dikke 80 paardekrachten - toch via een relatief smal oppervlak aan de baan wordt afgegeven.

Ook op andere vlakken is deze motor best wel zuinig te noemen. Door de 36 mm carburatoren, voorzien van acceleratiepompen, stroomt bij een vlotte rijstijl gemiddeld zo'n 6,5 liter benzine per 100 km (1 op 15,4). Als je dan nog weet dat er 22,5 liters gaan in één tank kom je aan een autonomie van om en bij de driehonderd kilometer, wat zeker niet slecht is. Over dure onderhoudsfacturen kan Roland Vergeylen ook al niet klagen, daar op dit vlak omzeggens alle werkzaamheden "binnenshuis" gebeuren. Wisselstukken zijn dan weer niet zo goedkoop.

Als u wilt weten wat zo'n zeldzaam vogeltje dan wel zou moeten kosten, dan kunnen wij u verklappen de waarde door een erkend expertise-bureau eind vorig jaar op 175.000 frank (fl 9500,-) geschat werd. Een lichte fluittoon ontsnapt van tussen mijn lippen als ik dit bedrag hoor. Licht aangedaan berg ik mijn pen en papier weer op en een uitermate gespierde handdruk haalt mij weer uit mijn gemijmer. "Mijnheer rijdt met een Guzzi neem ik aan?"

Technische fiche

Motor	V-twin in 90°-opstelling, 4-takt - 845 cc luchtkoeling - 2 kleppen per cilinder met stoterstangen en enkele nokkenas	
Boring x slag	83 x 78 mm	
Kompressie	10,2 : 1	
Carburatie	2 x Dell'Orto 36 mm + acceleratiepomp	
Max. vermogen	59,6 kW / 7600 o.p.m.	
Max. koppel	78 Nm / 6800 o.p.m.	
Versnellingen	5	
Topsnelheid	220 km/u	
Frame	dubbel wiegframe	
Ophanging	Voor: telescoop, veerweg 125 mm Achter: klassieke stereovering	
Remmen	Voor: 300 mm, dubbel, dubbelklauwen Achter: 243 mm, dubbelzuiger klauw	
Banden	Voor: 3.50 H18 Achter: 4.00 H18	
Balhoofdhoek	62°	
Naloop	110 mm	
Drooggewicht	196 kg	