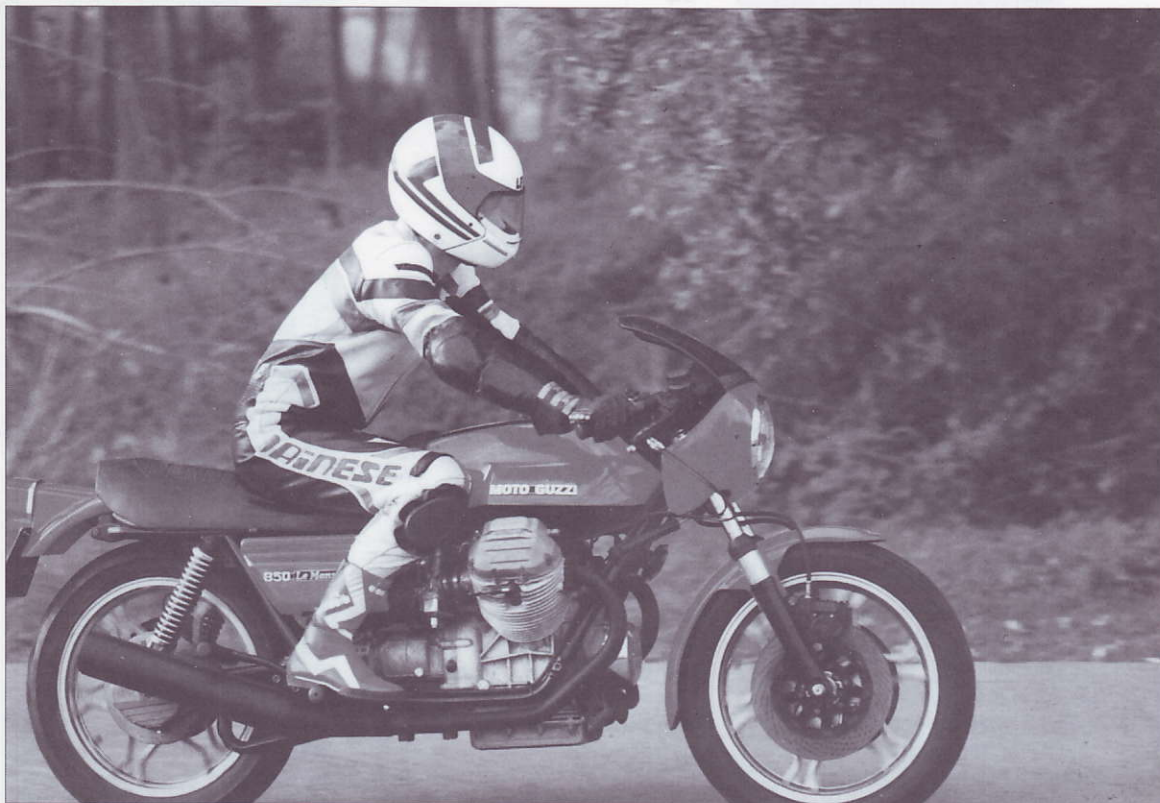


# RIJTEST MOTO GUZZI LE MANS I

## de beste is niet altijd de meest gegeerde ...



DIT NUMMER VAN MOTOR KLASSIEK MOEST EN ZOU IN HET TEKEN STAAN VAN MOTO GUZZI, ZO VEEL WAS VOOR MIJ ZEKER. DE REDEN: HET VERSCHIJNEN VAN HET MOTO GUZZI-BOEK. BOVENDIEN ZAT IK AL ENIGE TIJD GEPLAAGD MET EEN LICHT GEVOEL VAN ONBEHAGEN, NAAR AANLEIDING VAN HET FEIT DAT HET LEGENDARISCHE ITALIAANSE MERK TOT NU TOE NOG NIET IN ONS BLAD AAN BOD WAS GEKOMEN. HISTORISCHE STOF IS ER GENOEG OM EEN HELE JAARGANG VOL TE SCHRIJVEN - WAT DAT BETREFT GEEN PROBLEEM DUS, MAAR WAT IS EEN (KLASSIEK) MOTORBLAD ZONDER ÉÉN ENKEL TESTVERSLAG ?

OOK AL ZIJN DÉ GLORIEJAREN VAN MOTO GUZZI ONMISKENBAAR VERBONDEN MET DE LIGGENDE EENCILINDER, MOTOR KLASSIEK HEEFT EEN NIET WEG TE CIJFEREN VOORKEUR DIE GAAT NAAT MOTOREN UIT EEN RECENTER VERLEDEN. MIJN GEDACHTEN GINGEN DAN OOK DADELIIK UIT NAAR DE V-TWIN DIE MIJN GEVOELENS HET MEEST BEROERT, DE T3 CALIFORNIA. IK HAD AL DE VRAAG GESTELD AAN EEN GUZZI-DEALER/GUZZIUMAAN OM TE MOGEN RIJDEN MET EEN IN PERFECTE STAAT VERKEREND EXEMPLAAR, TOEBEHOREND AAN ZIJN BROER, TOEN IK BIJ ICM EEN AL LICHTJES DOOR HET GEBRUIK GETEKENDE, MAAR OVERIGENS GEZONDE LE MANS I ZAG STAAN.

NU, BUITEN DE LE MANS III DIE IK ZELF GEDURENDE ÉÉN JAAR EN 30.000 KM HEB BEZETEN EN BEREDEN HEB IK TOT OP HEDEN NOG GEEN LE MANS-ERVARING VERWORVEN; HOOG TIJD DUS OM DAAR EENS IETS AAN TE TOEN - HAD IK VOOR MEZELF VLUG BEDACHT. BOVENDIEN IS HET RIJDEN MET EEN MOTORFIETS DIE AL GEBRUIKSSPOREN HEEFT ALTIJD STRESSVRIJER DAN MET HET 'IN PERFECTE STAAT VERKEREND EXEMPLAAR'. EN DE LM I IS TOCH - SAMEN MET DE V7 SPORT - ÉÉN VAN HET KOPPEL SPORTIEVE V-TWINS VAN MOTO GUZZI WAAR ZO'N AUREOOLTJE BOVEN HANGT. DUS MAAR EVEN DE VRAAG GESTELD EN TERSTOND WAS DE KENNISMAKING GEREGLD ...

## EVEN RECAPITULEREN

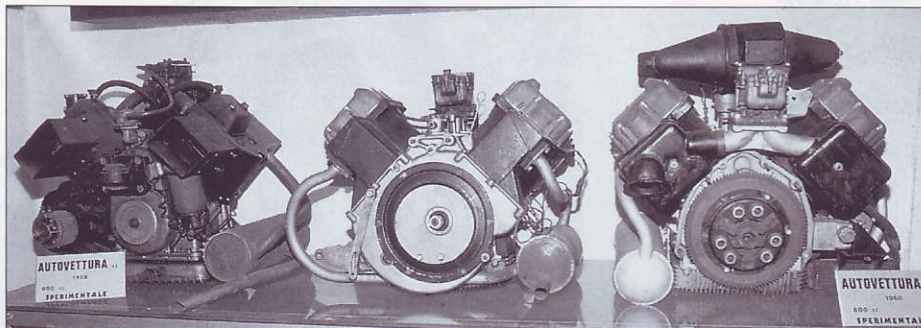
Medio '60 wordt bij Moto Guzzi volop werk gemaakt van een tweecilinder-in-V die de liggende eencilinder moet komen aflossen. De ontwerpen voor de Fiat Cinquecento waar men bij Guzzi indertijd zo veel geld, tijd en energie heeft ingestopt (men had verschillende kant-en-klare motorblokken liggen, ontwikkeld op vraag van en voor Fiat, dat dan achteraf de boot heeft afgehouden) krijgen dus toch een bestemming, maar dat wordt dan een tweewieler.

Samen met een aantal andere grote motorproducenten neemt Moto Guzzi deel aan een openbare aanbesteding voor een nieuwe, zware politiemotorfiets. Guzzi komt als 'overwinnaar' uit de bus met haar V7, waarvoor ook al snel een carrière als burgermodel blijkt weggelegd.

Na de V7, V7 Special en GT wordt (naast een toeristische) ook een sportieve tak in het gamma geënt. Daartoe wordt een verlaagd motorblok in een verlaagd frame geplaatst, en de V7 Sport is geboren. Via de modellen 'S' en 'S3' komen we een dozijn jaren later bij de roemruchte Le Mans-serie terecht. Het overzicht met de essentiële technische kenmerken en model-evolutie ziet u op de volgende pagina.

**Onderaan:**  
... V-twin-motorblokken, ontwikkeld voor de Fiat Cinquecento ...

**Rechts:**  
overzicht van de Le Mans-familie (uittreksel uit 'Moto Guzzi, 75 boeiende jaren')



## DOEN DRAAIEN, DIE MOLEN

Genoeg theorie, de praktijk nu. Bij het rijden met zo'n rakker die ondertussen goed en wel meerderjarig is geworden ga je onbewust op zoek naar referentiepunten. Wie regelmatig met nieuwe modellen op stap gaat kan zonder problemen een nieuw getest voertuig gaan thuiswijzen en zijn kwaliteiten toetsen aan de hedendaagse waardenschaal, maar hoe verder we teruggaan in de tijd, hoe moeilijker dat natuurlijk wordt.

Voor de Moto Guzzi Le Mans (I) heb ik daar geen moeite mee. Tijdens het rijden flitsen mijn gedachten voortdurend naar de V7 Sport, naar mijn gewezen Le Mans III, van daar naar de Mike Hailwood Replica en uiteraard naar de 750 SS, en ook naar de BMW R 100 RS waar ik niet zo lang geleden nog mee op stap was.

De V7 Sport heeft veel gemeen met de eerste Le Mans: zo zijn ze allebei erg gewild geworden, de Sport uiteraard nog meer dan zijn latere clan-genoot; de Le Mans is bovendien de opvolger van de Sport (via S en S3) en dat is hem aan te zien. Laag, slank, puur. Het typische kuipje is er bijgekomen en terloops mag gezegd dat het helpt: voor een homo sapiens die met een gestalte van 172 cm over de tank gekromd aan 200 per uur over de snelweg raast is er haast geen vuiltje aan de lucht. Dat is nog 'ns wat anders dan als een Italiaanse vlag te hangen wapperen aan een Centauro! Bescherming tegen weer en wind is daarentegen onbestaande, maar daar had ook niemand om gevraagd en dus is er wat dat betreft helemaal geen probleem ...

Je voelt dat de originele Lafranconi-uitlaten het vermogen afknijpen, en je weet ten laatste na het zelf te ondervinden dat Italianen kunnen overdrijven, b.v. met het opgeven van maximale vermogens van motorfietsen. De eerste Le Mans zou goed zijn geweest voor 71 pk (in Italië en België prezen ze hem zelfs aan als 81 pk-monster), maar als hij er 50 of 55 aan het achterwiel kan tonen zal het al goed zijn geweest.

Toch stoort het mij niet om zo te rijden. Zelfs zonder de Lafranconi's Competizione valt hier heel wat lol te beleven. Wat het zéér belangrijke geluid betreft: de rijder heeft zijn oren vol. Het begint met het snuffelen en zuigen van de inlaatkelken, gaat via de overduidelijk waarneembare activiteit van de kleppen en de stoterstangen, over de tandwielen van de primaire aandrijving, om te eindigen bij het uitlaatgelaat van de originele uitlaten. Een tip voor wie ooit Le Mans I of II rijdt: probeer al de mechanische en motorgeluiden (in- en uitlaat inbegrepen) eens naast mekaar te situeren tijdens het rijden; je geraakt nooit aan het eind van dit spel en als het een beetje meezit krijg je nog een kick ook! Niet lachen a.u.b. maar proberen!

Eerst doe je de grote molen draaien d.m.v. een extra-veel vertrouwen inboezemende elektrische startmotor (die vraagt om een vertrouwen inboezemende batterij). Het chokeklepje boven de linker cilinder is een nuttige hulp: hij blijft dan mooi draaien op iets verhoogd stationair toerental. Maar eens je aan het rijden bent kan de choke eraf. Sta je dan weer stil en de motor is goed op temperatuur, dan is het even intens genieten van de lage, regelmatige vrijloop - blijf wel niet staan als het licht op groen springt. Het optrekken gaat dan nadrukkelijk maar gelijkmatig tot naar schatting zo'n 7.000 o.p.m.

Naar schatting, want de toerenteller en de snelheidsmeter van de door mij bereiden Le Mans zijn ongemeen eigenzinnig. De toerenteller neemt al direct serieus voorsprong op de realiteit, maar de snelheidsmeter slaat alles. Trager dan 150 heb ik op vrije weg nooit gereden, en heel dikwijls was ik aan het scheuren tegen 200 in 't uur. Hij doet er minstens 50 % bij: nooit eerder meegemaakt! Bij dat alles mag je als verweerde jongen van deze tijd niet uit het oog verliezen dat in die tijd een toerentalbegrenzer nog een heel erg onbekend en dus ongeliefd ding was. Het zal niet de eerste Le Mans zijn die met kromme kleppen bij de dealer staat te wachten op een grotere chirurgische ingreep.

Als je een beetje de kunst hebt verstaan om met die molen om te gaan, gaat het uitermate lollig in z'n werk. Zorgen dat er niet te veel moet geschakeld worden, rap naar vijfde dus. Schakelen vergt - dat is bekend - op deze soort van motorfiets een kordate en bekwame voet en draagt dus niet bepaald bij tot de rijvreugde. Groot voordeel dat zo'n standaard Le Mans van de eerste generatie biedt is de welwillendheid waarmee hij oppakt vanaf de laagste toerentalen. De herinneringen aan nonkel boer z'n tractor worden weer heel levendig. Wegrijden puur op de koppeling? Geen probleem!

Als je heel dit pakket beheerst, dan beleef je verdorie veel plezier, en dan ben je dikwijls ook al heel (veel te) hard onderweg, in tegenstelling tot wat veel 'moderne' pk-fetisjisten, die het niet met minder dan 140 p's kunnen stellen, menen.

Dat zo'n motor bovendien makkelijk aan een benzineverbruik van een vijftal liter per honderd kilometer te houden is, is natuurlijk meegenomen. Wie stoort het dan nog dat gelode méér dan 40 ballen kost? Mij niet in elk geval.

# I.C.M.



**VANAF 1 OKTOBER GRATIS MOUNTAINBIKE BIJ AANKOOP + 500 CC**

**ITALIAN CLASSIC MOTORCYCLES**

**MAANDELIJKSE INVOER VAN KLASSIEKE MOTOREN EN ONDERDELEN**

**Dries 108, 9521, B - Letterhoutem, tel. 053-62 15 63, tel./fax 053-63 01 23**

**OPEN: WOENSDAG 18 TOT 22 UUR - ZATERDAG 10 TOT 19 UUR**

## WAT WAS HET PROBLEEM ?

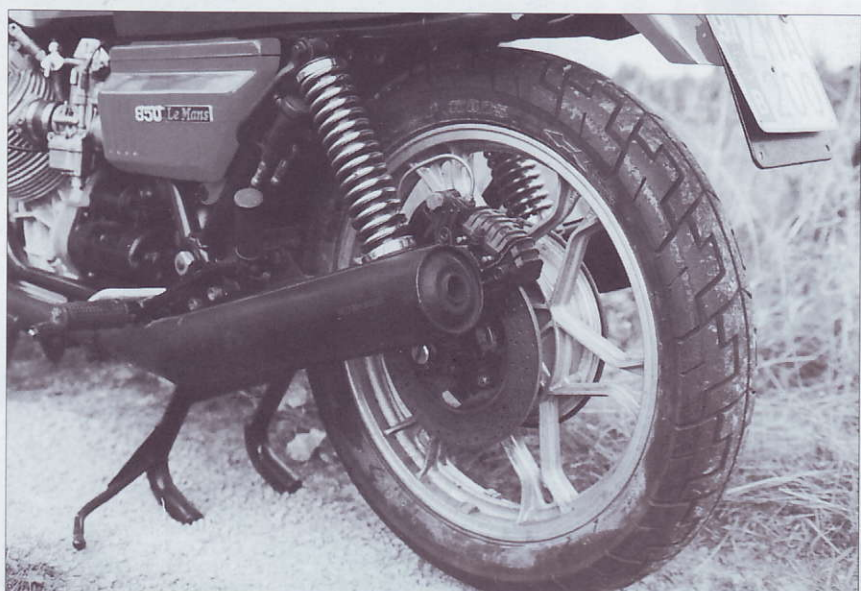
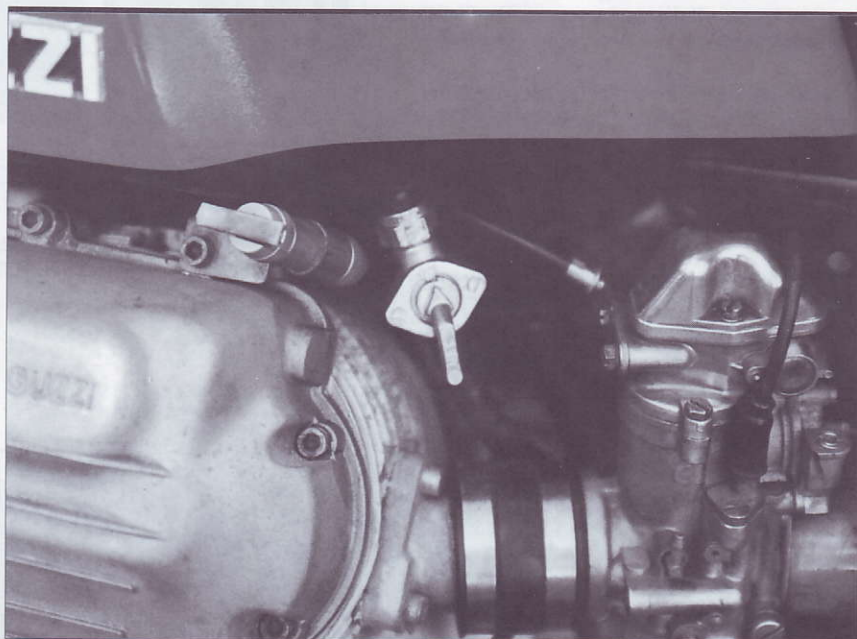
Nadat ik van '83 tot '84 ruim 30.000 km met een Le Mans III heb afgekard, valt het mij tijdens de hernieuwde kennismaking met het fenomeen Le Mans steeds moeilijker om mij te herinneren waarom ik de Le Mans verkocht heb en weer een Pantah in de plaats heb gezet.

Ik vond de Guzzi een hele goede fiets (op 33.000 km trouwens geen enkel defect mee gehad), maar hij was me te zwaar om het door mij hooggeprezen rijplezier op bochtige en dikwijls hobbelige trajecten te kunnen waarmaken.

Nu is het wel zo dat de modellen die nog over het ronde blok beschikken duidelijk een stuk minder wegen, dat verklaart al iets. De vering zal ongeveer even hard geweest zijn. Deze Le Mans krijgt het aan de voorkant ook moeilijk wanneer snel over oneffen wegdek wordt 'gebocht'. Maar toch ga ik nooit denken "kon ik nu maar eens op iets lichter s overstappen, ik ben het beudie klomp steeds maar van z'n ene oor op zijn andere te leggen zonder daarvoor enige beloning - in de vorm van een beetje comfort - in de plaats te krijgen". De behoefte aan een Pantah komt dus voorlopig niet op; heeft het misschien ook op de één of andere manier iets te maken met ouder worden ? Hoedanook, het probleem van toen stelt zich blijkbaar niet meer ...

Het integrale remsysteem (met de voet worden achterrem én rechtersvoorrem bediend, terwijl de linkervoorrem met de hand wordt gecontroleerd) dat op de Le Mans is gemonteerd komt in deze tijden nog verrassend fris voor de dag. Met voldoende hulp van de handrem kunnen er stops worden gerealiseerd om U tegen te zeggen. Ook op dat niveau voel ik mij dus thuis.

En nog zoiets waar ik constant van geniet is de zithouding. Ik ben volledig in harmonie met de ergonomie. Bovendien kan ik bij stilstand onbepakt beide voeten op de grond plaatsen, en met vele centimeters overschot !



**VERKOOP UW  
EUROPESE  
MOTORFIETS,  
ACCESSOIRES en/of  
ONDERDELEN**

**GRATIS**

**TIJDENS HET EURO-  
MOTORGEBEUREN  
ZONDAG 12 OKTOBER TE  
SCHEPDAAL  
BEL OF FAX ONS GEWOON  
EVEN DAT U KOMT  
TEL./FAX 016-82 22 98**

## VERGELIJKEN

Ik had het even geleden over de referentiepunten die me bij zo'n rit constant door het hoofd gaan; de lezer zal mij er dus ook aan houden dat ik een beetje aan het vergelijken ga.

Ik geef onze testkees de voorkeur op de V7 Sport. Die heeft wel een groter aureool maar b.v. minder vermogen, en dat extraatje komt de LM I goed van pas - trouwens, wie spreekt daar steeds over Le Mans I? Toen was het nog Le Mans, tout court. Maar zoals men achteraf ook is gaan spreken van Le Mans IV en V (de 1.000 cc) heeft het volk de eerste versie achteraf Le Mans I gedoopt. Nog een merkbaar pluspunt zijn de remmen.

Ik verkies hem boven de III. Die was misschien wel meer gerijpt, maar een eersteling die in blakende conditie wordt gehouden haalt makkelijk meer dan 100.000 kilometer en kan desnoods geboord worden! De eerste weegt ook minder en dat vergroot uiteraard het rijplezier, jawel!

De R 100 RS stamt uit dezelfde periode maar heeft buiten het motorconcept ('Guzzi met hangtieten') weinig gelijkens. 'Sport' volgens BMW was toen - en nu nog - heel wat anders dan sport naar Italiaanse normen. De BMW spreekt me dan wel aan door zijn reiskwaliteiten.

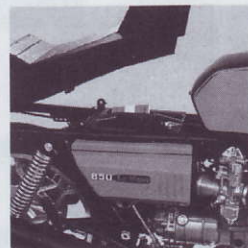
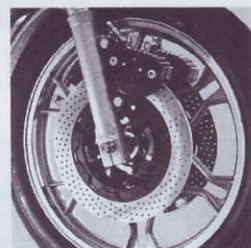
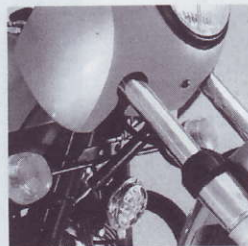
Met de twee eerder vermelde Ducati's zitten we natuurlijk volop in het vaarwater van de Le Mans.

### 850 Le Mans

Freinage intégral à 3 disques  
Integraal remsysteem met drie schijfremmen

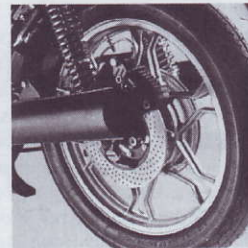
#### FICHE TECHNIQUE

Moteur : bicylindre 4 temps en V à 90°  
Cylindrée : 844 cc  
Puissance : 81 CV à 7600 t/m.  
Démarrage : électrique  
Boîte de vitesse : à 5 rapports  
Transmission : par arbre avec double cardan et amortisseur de couple dans la roue ARR  
Cadre : double berceau démontable  
Roues : en alliage léger  
Contenance du réservoir : 22,5 litres  
Consommation : 6,5 litres aux 100 km.  
Freins : avant : 2 disques percés de  $\varnothing$  300 mm.  
          arrière : 1 disque percé de  $\varnothing$  242 mm.  
Pneumatique : avant : 3,50 H.18  
                  arrière : 4.10 H.18  
Vitesse max. : plus de 210 km/h.  
Accélération : 11,9 s. aux 400 m/DA.  
Poids à vide : 198 kg.



#### TECHNISCHE STEEKKAART

Motor : twee cilinder, 4 takt in V.  
Cylinderinhoud : 844 cc.  
Vermogen : 81 PK, bij 7600 t/m.  
Starter : electrisch  
Versnellingsbak : 5 gangen  
Overbrenging : as met dubbele cardan  
Frame : dubbel wiegmodel demonteerbaar  
Wielen : licht metaal  
Tankinhoud : 22,5 liter  
Verbruik : 6,5 liter per 100 km.  
Remmen : voor : 2 schijfremmen  $\varnothing$  300 mm.  
          achter : 1 schijfrem  $\varnothing$  242 mm.  
Banden : voor : 3,50 H.18  
          achter : 4.10 H.18  
Maximum snelheid : meer dan 210 km/u.  
Ophaalvermogen : 11,9 s. voor 400 m. SU.  
Gewicht : 198 kg.



#### DISTANCE DE FREINAGE A 100 KM/H REMAFSTAND BIJ 100 KM/U

48 m à freinage intégral  
48 m met integraal remsysteem  
60 m avec freins traditionnels  
60 m met traditionele remmen

Une moto ayant les caractéristiques de la 850 LE MANS doit bénéficier du freinage intégral. Vous pouvez raccourcir vos zones de freinage sans risque de voir la moto se décaler ou faire un saut, même à très haute vitesse.

Une simple pression sur la palette met en action un disque avant et le disque arrière. En cas de freinage important, ou en utilisation sportive, vous pouvez actionner le levier qui agit sur le second disque avant.

Een motorfiets met de eigenschappen van een 850 LE MANS dient uitgerust te zijn met een integraal remsysteem. U kunt uw remafstanden korter maken, zelfs bij hoge snelheden, zonder risico op afwijken of een sprong. Dit gebeurt op het rempedaal te drukken want u op het voor- en achterwiel.

Integraal van model af bij zeer sportief rijden, heeft U nog de handbediening die op de tweede schijf in het voorwiel werkt.

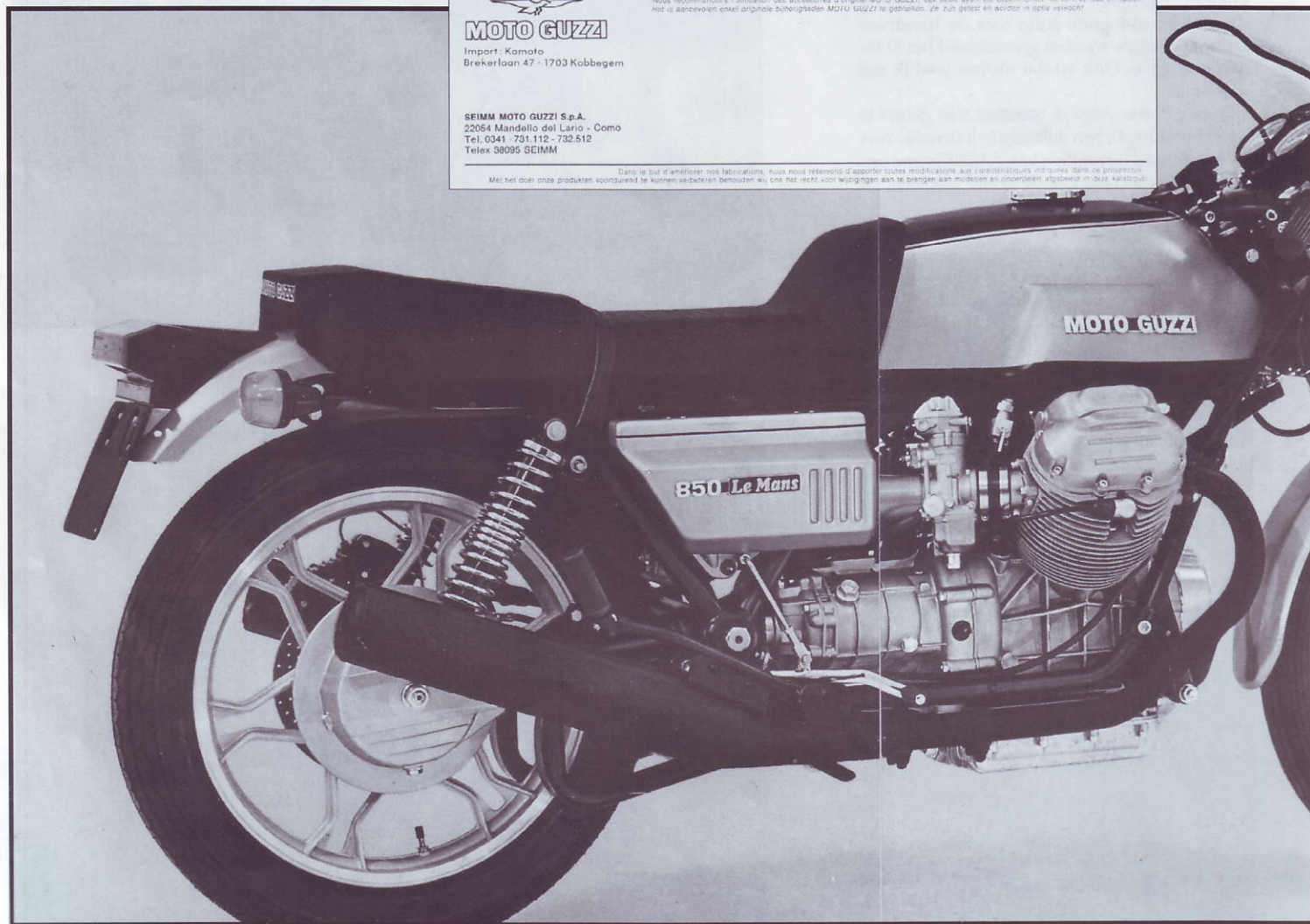
Nous recommandons l'utilisation des accessoires d'origine MOTO GUZZI, eux seuls ayant été expérimentés. Ils sont vendus en option. Het is aanbevolen enkel originele bijbehorende MOTO GUZZI te gebruiken. Ze zijn gratis en worden in optie vercocht.



Import : Kamato  
Brekerlaan 47 - 1703 Kobbegem

SEIMM MOTO GUZZI S.p.A.  
22054 Mandello del Lario - Como  
Tel. 0341 - 731.112 - 732.512  
Telex 38095 SEIMM

Dans le but d'améliorer nos fabrications, nous nous réservons d'apporter toutes modifications aux caractéristiques indiquées sans ce préavis. Met het doel onze producten voortdurend te kunnen verbeteren behouden wij ons het recht voor wijzigingen aan te brengen aan modellen en onderdelen, algeheel in deze tekst.



En nu krijg ik het moeilijk. Ik vrees dat ik de eerste en voor mij beste Le Mans toch maar achter de 750 SS op het tweedehoogste schavotje plaats. Het uitzicht, het geluid, de kickstartprocedure, de uitstraling, de intrinsieke en werkelijke waarde van zo'n koningsasser: daar kan gewoon niets boven gaan ...!

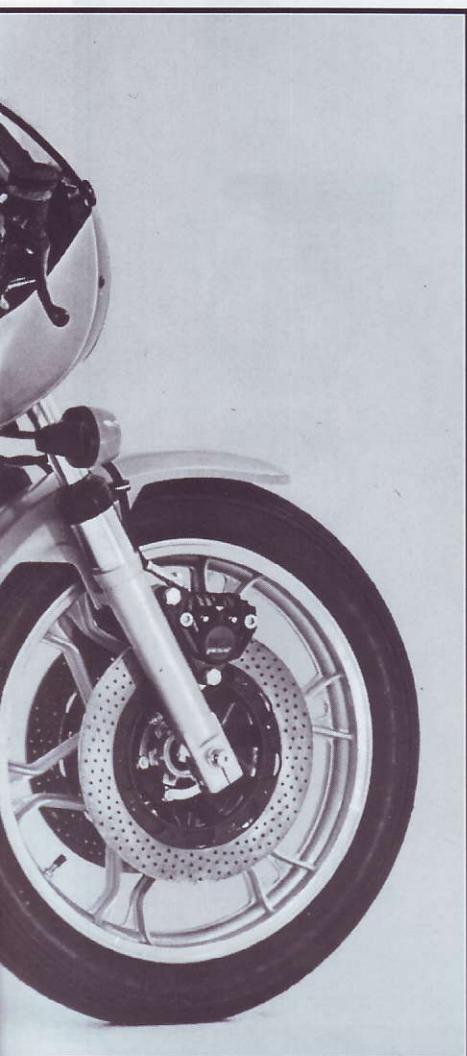
## ACHTERLICHT

Verhoudingsgewijs betaal je voor de Le Mans van toen gelukkig ook een stuk minder dan voor de Ducati's. Alhoewel ..., ik zal het maar niet te hard roepen want de prijs voor een goede Le Mans I is de laatste jaren al behoorlijk gestegen. De onbegrijpelijk lage prijzen die werden gevraagd en betaald tot zo'n drie jaar geleden zijn duidelijk passé.

De eerste modellen die van de band zijn gelopen hadden nog niet het brede en smalle achterlicht dat later werd gemonteerd. Een snoodaard durft dus wel eens een achterlicht vervangen door een ander om te kunnen zeggen dat het door hem te koop aangeboden exemplaar tot de zeldzame eerste oogst behoort. Opletten dus.

130 tot 150.000 Belgische franken ben je voor een goede Le Mans 850 al gauw kwijt. De waarde stijgt naarmate we meer teruggaan in de tijd, en die met het fameuze achterlichtje gaan vlot naar de 200.000. En bedenk bij het overwegen: het is nog altijd een motor met cardan. De onkosten voor af en toe een nieuwe kruiskoppeling worden ruim gecompenseerd door de besparing en het gebruiksgemak.

*Met dank aan I.C.M.*

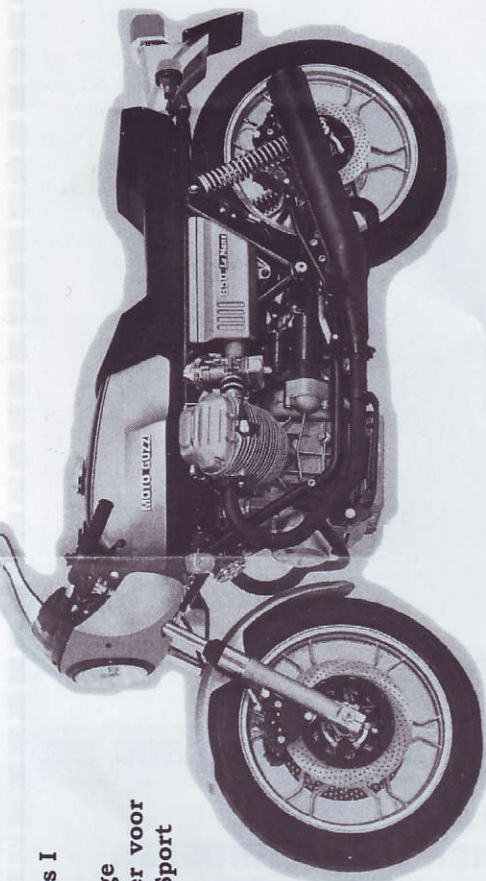


## LeMans /II/III(1000)

MOTOR	V2 90° viertakt luchtgekoeld
BORING IN MM	83 (88)
SLAG IN MM	78
CILINDERINHOUD IN CC	844 (948)
COMPRESSIE : 1	10,2/10,2/9,8 (10/9,8)
MAX. VERMOGEN IN PK	71/71/76 (81)
CILINDER	alu met bus/met Nigusillaag vanaf III
CILINDERKOP	aluminium
KLEPPEN; OPSTELLING	2 per cilinder; ohv
DISTRIBUTIE	stoterstang en tuimelaar
STARTSYSTEEM	elektrisch
ONTSTEKING	contactpunten
VOEDING	2 Dell'Orto PHF 36 (PHM 40)
SMERING	tandwielpomp nat carter
KOPPELING	droog, twee platen
VERSNELINGSBAK	5 versnellingen constant mesh voetbediend
TRANSMISSIE PRIMAIR	tandwielen
TRANSMISSIE SECUNDAIR	cardan
FRAME	dubbele wiegframe
VERING VOORAAN	hydraulische telescoopvork
VERING ACHTERAAN	swingarm met hydraulische dempers
BAND VOORAAN	3.50-18"/100/90-18" (120/80-16"/100/90-18")
BAND ACHTERAAN	4.00-18"/110/90-18" (130/80-18"/120/90-18")
REM VOORAAN	2 schijven integraal
REM ACHTERAAN	schijf integraal
TOPSNELHEID	205 (210) km/u
WIELBASIS IN MM	1.470/1.470/1.505 (1.514)
DROOGGEWICHT	215/217/221/232 kg
TANKINHOUD	22,5/22,5/25 (24) l
CARTERINHOUD	3,5 l
AANTAL GEPRODUCEERD	7.036/7.335/10.056 (6.343)
PRODUCTIEPERIODE	1975-1978/1978-1981/ 1980-1985 (1984-1993)

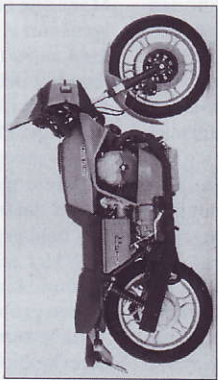
**Het motorblok van de Le Mans I**

De compressie daalt naar 9,8 : 1. Luchtinlaat en uitlaatdempers worden stiller gemaakt, terwijl toch het vermogen en het koppel toenemen. De motor krijgt H4-licht, een 25 l-tank, opnieuw de smallere voorvork, een verlengde swingarm, een nieuw kuipje annex spoiler en een ander dashboard, met centraal een grote, witte Veglia-toerenteller.

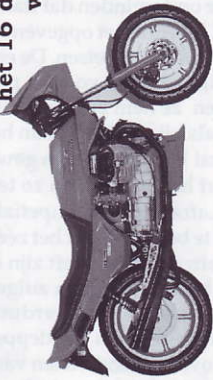


**De Le Mans I is een waardige opvolger voor de V7 Sport**

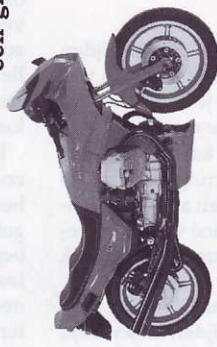
**Le Mans II: Nigusil vanaf 1980**



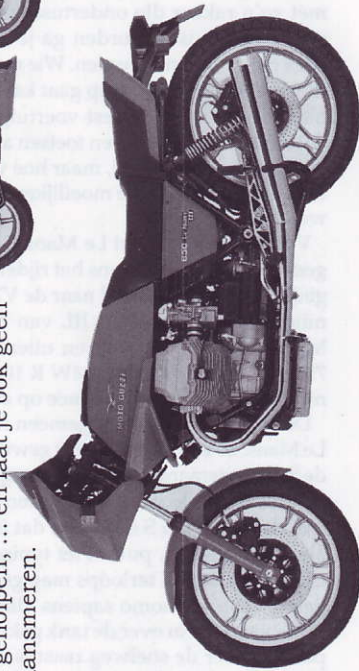
**Le Mans 1000: het 16 duims wielje**



**In 1987 eindelijk weer een groot wiel**



**Le Mans III: gerijpt**



Met de **LE MANS 1000 (1984-1993)** wordt afgestapt van de cijfercode in de modelbenaming. Het 948 cc-blok is op vele punten opgewaard: de compressie (10:1), carburators (40 mm), de kleppen, de nokkenas, de luchtinlaat. Vooraan zit een 40 mm-telescoop, waarvan in '85 de kroonplaten worden gewijzigd voor een grotere naloop en een kortere wielbasis; de dempereenheden worden ook aangepast en werken niet meer luchtondersteund; in de clipons worden gewichten gemonteerd. Het zadel en de spoiler onder het motorblok doen nogal 'Japans' aan, en komen met het kuipje - van de Lario, en spijtig genoeg ook het 16" wiel. Deze versie heet in de 'volksmond' Le Mans IV, de volgende LM V.

Dat wordt pas in '87 rechtgezet. Dan duikt het 18-duims wiel weer op. De kuip zit nu aan het frame vast. De schakelaars zijn nieuw, alsook de instelbare voorvork. Met de V7 Sport is de eerste Le Mans (zeker in grijs-blauwe kleur) ongetwijfeld de meest gegeerde sport-V2 van Moto Guzzi. Ik zou zeggen terecht, maar het is wel opletten of de hoger vermelde zwakke plekken uit de wereld zijn geholpen, ... en laat je ook geen ombouw aansmeren.

**SPORTIEVE TEGENVOETER**

Moto Guzzi = sport. De S3 moet dan ook een waardige opvolger krijgen. Die komt er; en het minste dat men kan zeggen is dat men met de **LE MANS (1975-1978)** duidelijk op een goed spoor zit. De machine wordt op één lijn gezet met de Ducati 900 SS. Als dat geen referentie is!

De Le Mans is een combinatie van S3 en T3, met het motorblok van de T3, maar dan wel met de nodige aanpassingen. Andere zuigers verhogen de compressie (10,2 : 1), de kleppen zijn groter (inlaat 44 mm, uitlaat 37 mm), het nokkenprofiel is sportiever, de carburatoren zijn Dell'Orto's van 36 mm met acceleratiepomp en open inlaatkelken, en de uitlaat is grondig gewijzigd. Dat alles leidt volgens fabriekspgave tot een optimistische 81 pk. Het rijwielgedeelte is met een zeer geslaagd sportief sausje overgoten. Spijtig genoeg zijn er hier en daar weer hiaten in de afwerking: vlug roestende uitlaten, afbladderende lak bij de vulopening van de tank, een heetlopende alternator ... Dit laatste wordt in '78 opgelost door een deksel (in zwart plastic) met verluchting te monteren. Andere wijzigingen doen zich voor in '77: het langere zadel (nu ook bruikbaar voor duo) en het platte achterlicht.

Het hart van de **LE MANS II (1978-1981)** blijft zoals het was. Wel wijzigt men opnieuw het zadel, monteert men de cockpit van de SP, verhuizen de remklauwen naar de achterzijde van de vorkpoten, en wordt de frictiedemper vervangen door een - tijdens het rijden niet meer instelbare - hydraulische stuurdemper. Gelukkig moet de 12 V 20 Ah batterij wijken voor een exemplaar met 32 Ah. Nadat is vastgesteld dat de voorvork wel eens durft in de fout gaan, worden de kroonplaten 10 mm verbreed en de onderste extra verstevigd. In '80 krijgt het motorblok Nigusil- i.p.v. bus-in-aluminiumcilinders; de vering wordt verbeterd, de voorvork functioneert nu luchtondersteund.

Enkele importeurs laten - al dan niet in de fabriek - beperkte series van de LM II met meer cc's maken, zoals de CX 100 die bij Guzzi speciaal voor Groot-Brittannië ontstaat, en de DMB 1000 voor Duitsland.

De **LE MANS III (1980-1985)** ondergaat een grondiger verjongingskuur. Met de hoekige maar ook zwaardere cilinders krijgt het blok een betere koeling en wordt het stiller.