



test **LE MANS** 'Special' **Moto Guzzi**

Het zal je maar overkomen! Je rijdt met een Guzzi waarvan jijzelf en heel je naaste omgeving verkondigen dat ie tot een van de mooiere exemplaren van het Italiaanse ras mag gerekend worden. En net op die zomerse zaterdag dat je 'm vers glimmend en donker roffelend over een kabbelend slingerweggetje stuurt komt er een nog glimmender en donkerder roffelend exemplaar voorbijgeflitst. De piloot ervan houdt even in, geeft met een duimpje te kennen dat ie zich bewust is van de nauwe familieband en nodigt je dan met een wenkend handje uit om 'm te volgen. Je haakt aan, het tempo gaat wat de hoogte in, en dan knalt uit de uitlaatpijpen voor je zo'n danteske symfonie dat je verbouwereerd twee straatlengtes achterblijft. Meet the force of Henry's Guzzi...

Verstrooid

Als er één type motorrijder is dat behoefte heeft aan wat extravaganza is het wel de Italo-freak. Voor sommigen volstaat alleen al de bloedrode kleur en de mooie lijn om aan die hunker te voldoen, maar anderen willen meer. In het

geval van de Guzzi Le Mans van Henri mocht het zelfs veel meer zijn. Het verhaal begint bij een passie voor wat oudere Guzzi's en een bezoekje aan een importhandel in Italiaanse motoren. De Le Mans III zoals ie toen in de showroom stond was uiterlijk quasi ongewijzigd gebleven gedurende de vele jaren

van zijn bestaan op vaderlandse bodem. Een eerste proefrit bracht echter aan het licht dat aan het motorblok wel degelijk een hoop sleutelwerk was verricht. Bakken koppel op middenhoge toeren, gretig hoog in toeren klimmend en uitgerust met een versnellingsbak die duidelijk op het snellere werk is toegesneden. Voor zo'n 150.000 Bef. veranderde de Le Mans van eigenaar en gedurende een tweetal jaar roffelde hij zorgeloos de kilometers aan elkaar. Tot op een kwade dag de lange rush doorheen de eerste versnelling gestopt werd door een verstrooid naar parkeerplaats zoekende automobilist. Resultaat: voorvork onderuit geplooid en flink wat blikshade, door de verzekeraar geraamd op zo'n 100.000 Bef.

Duro



Kabaal

Elk ritje begint met het openen van de twee benzinekransen en het middels vrolijk vlotteren laten volstromen van de Dell'Orto's. De 40 mm wijde gasfabrieken ademen door een ongefilterd kelkje en niet zelden knalt daar onder het starten een steekvlammetje uit. Met wat oefenen moet je dat tot een spektakelverhogend onderdeel van een nachtelijke start kunnen maken... Zonder dat kom je nochtans ook al een heel eind, als het op spektakel aankomt. Alleen al de lage, slanke lijn van de Guzzi doet iedereen omkijken, en ook het tot hoogglans gepolijste aluminium van de tank is een blikvanger van formaat. Maar het vuurwerk barst pas echt los als je de startknop induwt. Met een ongedempte roffel komt het blok tot leven en je moet het in koude toestand even aan de praat houden met een forse rechterhand. Het Tomasselli gashendel laat zich zwaar en dik bedienen maar je voelt als het ware door de kabels heen elke tik van de klepstoters op de tuimelaars. De Lafranconi Competizione's laten de hele straat weten dat je klaarstaat voor een ritje en gecombineerd met het luide aanzuigen door de kelken levert dat een op zich mooi, maar beslist burenonvriendelijk geluid op. Het kabaal dat je op deze Le Mans produceert kan alleen door echte motorliefhebbers naar waarde worden geschat. Aan lage toeren kan je nog makkelijk het typische Guzzi-gedub herkennen maar eens de toerentellernaald de hoogte

Laag, lang, hard en strak: de ultieme egotrip.

De rode streep op de Veglia-competitietellers doet niet echt terzake; niemand weet hoe kritisch het blok werd 'opgekitteld'.

wat de verzekering had uitgekeerd. Maar zo gaat dat nu eenmaal met bouwprojecten: eens je er de tanden hebt ingezet laat je het niet los voor het resultaat je droombeeld benadert, en dat mag al wat kosten. De laatste hindernis bleef tot net voor de voltooiing overeind: de te kiezen kleur. Rood was net iets te voor de hand liggend, maar wat het dan wel mocht worden was niet meteen duidelijk. Tot net op dat tijdstip een Fiat Punto in de showrooms verscheen met een opmerkelijk geelgroen jasje aan. Henri bedacht dat een rasecht Italiaans kleurtje dat de 'Auto van het Jaar' mocht sieren ook wel aan zijn project kon bijdragen, en wat ons betreft had hij daarmee overschot van gelijk. Toch vingen we tijdens de testweek herhaaldelijk opmerkingen op betreffende die kleur, het beste bewijs dat wat echt eigenzinnig is de ene helft lyrisch maakt en de andere helft doet walgen. Wij dus lekker niet, en met een zekere gretigheid mochten we de sleutels van deze oer-Guzzi in onze vestzak laten glijden voor wat een weekje knallen zou worden.

Puntogroen

Met die centen op zak trok Henri Roeselare-waarts, alwaar hij snuffelend in de Stein Dinse catalogus bij MGB stuitte op een plaatje van een optisch getunende LM III. Met dat fotootje voor ogen werd de Guzzi terug opgebouwd, al werd het al snel duidelijk dat er wel wat dieper in de geldbuidel zou moeten getast worden om 'm piekfijn af te werken. Een andere voorwerk, andere wielen, een bol kuipje, een knoert van een alu-tank, een solozitte, andere spatborden, stalen remleidingen en competitietellers van Veglia brachten samen met het spuit- en monterwerk een getal op de rekenmachine dat makkelijk het dubbel bedroeg van

test MOTO GUZZI LE MANS III special

inschiet lijkt het alsof je met een MV Agusta over het eiland Man aan het scheuren bent.

Over zuigers en kleppen

De eerste dag schaamden wij ons eerlijk

gezegd wel een beetje voor al die herrie, maar al snel was er sprake van een zekere gewenning aan dat vol en luid blaffen telkens je aan de kraan draait. En ook de trillingen die je ervaart op deze Le Mans zijn van de beklivende soort. De gekitelde motor heeft meer nog dan zijn beschaafd gebleven broertjes de neiging om het resultaat van elke derde takt ook een stukje richting frame te sturen. Dat zorgt ervoor dat je na elk ritje van meer dan 15 kilometer zit opgescheept met tintelende vingers maar anderzijds houd je op die manier ook voeling met wat onder je gebeurt. En dat is heel wat, afgaande op het mechanisch geluid dat uit het blok opwelt. Henri noch Mario, die de LM na het ongeval in z'n huidige gedaante stak, weten precies op welke manier het blok aan zijn extra poeier kwam, daarvoor zou het hele ding uit elkaar moeten. Hoge-compressiezuigers maken bijna zeker deel uit van het pakket, en ook grotere kleppen zijn zeker van de partij. Dat leiden we af uit het feit dat de normale bougies niet mogen gebruikt worden zonder dat er eerst een passtukje tussenkomt, zoniet raken de kleppen de electro-

Opzij, opzij, opzij...



Bladzijde hiernaast:

Het blok ademt gorgelend door open kelkjes...

... en gooit het er allemaal terug uit langs loeiharde Lafranconi's.



test MOTO GUZZI LE MANS special

Graag glad

de... Mario is niet echt in de wolken over de Italiaanse manier van tunen, temeer omdat het resultaat (veel koppel en een kruidige eindsprint) met minder drastische en meer vertrouwenwekkende ingrepen kan bekomen worden.

Bikkelhard

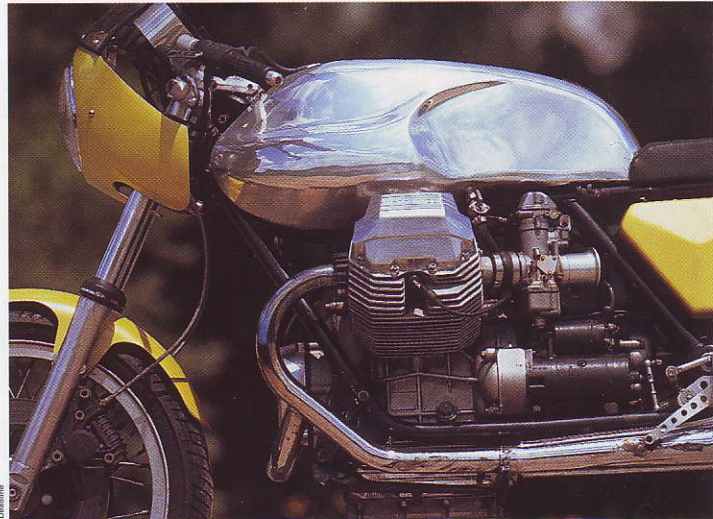
Eén ding is echter zeker: deze motorfiets is allerm minst gemaakt om rondlang aan volbelasting over een circuit te jakkeren, dus het eventuele fragiele aan die tuning doet niet echt ter zake zolang je de Le Mans niet met de zweep gaat bewerken. Wij hebben het nochtans geprobeerd, opgehitst door de machtig bulderende uitlaten als wij waren. Het volstond om de ellengalange eerste even door te trekken tot zo'n 7000 o.p.m. om de smaak te pakken te krijgen. Op dat ogenblik haak je de tweede versnelling luidruchtig maar soepel in en de rest van de bak sluit kort aan op de gezwind stijgende toerentallen. Aan lage draaisnelheden worstel je als een gek met het pookje aan je linkervoet en het selecteren van de neutraalstand moest in een paar gevallen met de hand gebeuren. Naarmate de motor sneller draait kan je echter razendsnel en heel precies de versnellingen selecteren, en dat zal hoogstwaarschijnlijk ook de bedoeling geweest zijn. Het enige wat ons ervan weerhield elke dag als een racende Rossi tekeer te gaan was het bikkelharde veer karakter van de Le Mans. Zodra je tijdens het accelereren een oneffenheid onder de wielen krijgt, voel je een tik van formaat tegen je achterste en zodra die oneffenheden de vorm aannemen van snel opeenvolgende hobbels kan je maar beter snel van het gas af. Zoniet kan je binnen de kortste keren én je nieren én je mooie droomfiets uit een nabijgelegen weiland terughalen.

Dit is één van de meest compromisloze, hardste stalen rossen waarop we ooit reden, en dat maakt 'm niet echt tot een gemiddelijke allemansvriend waarmee het lekker toertjes maken is. Je zit ver voorovergestrekt met de armen laag voor je uit om de clip-ons van Paolo Tarozzi te kunnen omvatten. De benen gaan sportief hoog in een aanvaardbare hoek en na een vette haal aan de zware koppeling kan je aan de slag. De Marzocchi voorvork leidt de motor heel precies en strak doorheen korte bochten en ze geeft een prima gevoel aan de berijder. In lange snelle bochten moet je heel alert de handvatten omknellen want met de motor plat in de bocht volstaat een hobbeltje om aan de voorpartij een kordaat nee-schudden te ontlokken. Een stuurdemper zou misschien soelaas brengen maar eigenlijk zou een dergelijke frivoliteit afbreuk doen aan de essentie van deze ruige donder. De vork neemt trouwens een voorbeeld aan de achterhand want ook zij dempt hard en strak. Gladgestreken asfalt is zowat het enige dat echt met plezier verteerd wordt.

Puur

Zo hard als je in de koppeling moet knippen, nog harder moesten we het remhendel omknellen om toch maar tijdig tot stilstand te komen. Ondanks de stalen remleidingen en met de volle hand rond het Magurahendel blijft de remkracht die we uit de 2 gietijzeren Brembo-schijven persten ondermaats. Hier is duidelijk wat mis met de pomp of een van de enkelzuiger Brembo-klauwen, want op andere motoren kan je met een dergelijke combinatie de keien uit het beton remmen. Ook achteraan moet je erg hard op het rempedaal trappen om enige vertraging van formaat aan de enkele schijf te ontlokken. Het lijkt er sterk op dat de remmen ergens op het laatste ogenblik op de Le Mans zijn gemonteerd, zonder dat er nog tijd overbleef om de werking ervan te controleren. Zonde eigenlijk, want als er één ding is dat je goed kan gebruiken op een dergelijke hardgaander is het wel degelijk een goed stel stopijzers.

Je vraagt je eigenlijk af wat je met een dergelijke motor aanmoet. Nadat we er een weekje mee door stad en veld hebben geboenderd kunnen we weinig anders dan stellen dat dit een keiharde Italiaan is. Hard van vering, hard van zit, hard van motor, hard van geluid. Wie



oït zelf een dergelijk project op poten wil zetten zou er goed aan doen eerst een proefritje te regelen met een vergelijkbare machine want de kans is groot dat je bij nader inzien toch beslist: dit is toch iets té veel van het goede. In dat geval bent u duidelijk niet uit het juiste hardhout gesneden en zal u genoeg moeten nemen met een zijdezachte Japanse seventies café-racer. Wij waren alvast overtuigd van de klasse en de charme die uitgaat van deze Guzzi, in die mate zelfs dat we na het terug inleveren wat sipjes deden over onze eigen, voordien als stampende mono ervaren stadsenduro. Zo soepel, zo vlotjes, zo stil dat het eigenlijk niks anders doet dan van punt A naar punt B voortbewegen zonder dat je daar veel aan hebt. Saai, met andere woorden.

Dat moet het onvermijdelijke gevolg zijn van nauw contact met het echte, het pure.

Tekst: Dirk Gossye
Foto's: Deadline

MET DANK AAN HENRI BRUYNEEL VOOR HET TER BESCHIKING STELLEN VAN ZIJN OOGAPPEL EN AAN MARIO VAN MGB UIT OOSTNIEUWKERKE VOOR ZIJN VAKKUNDIGE COMMENTAAR TERZAKE.

