

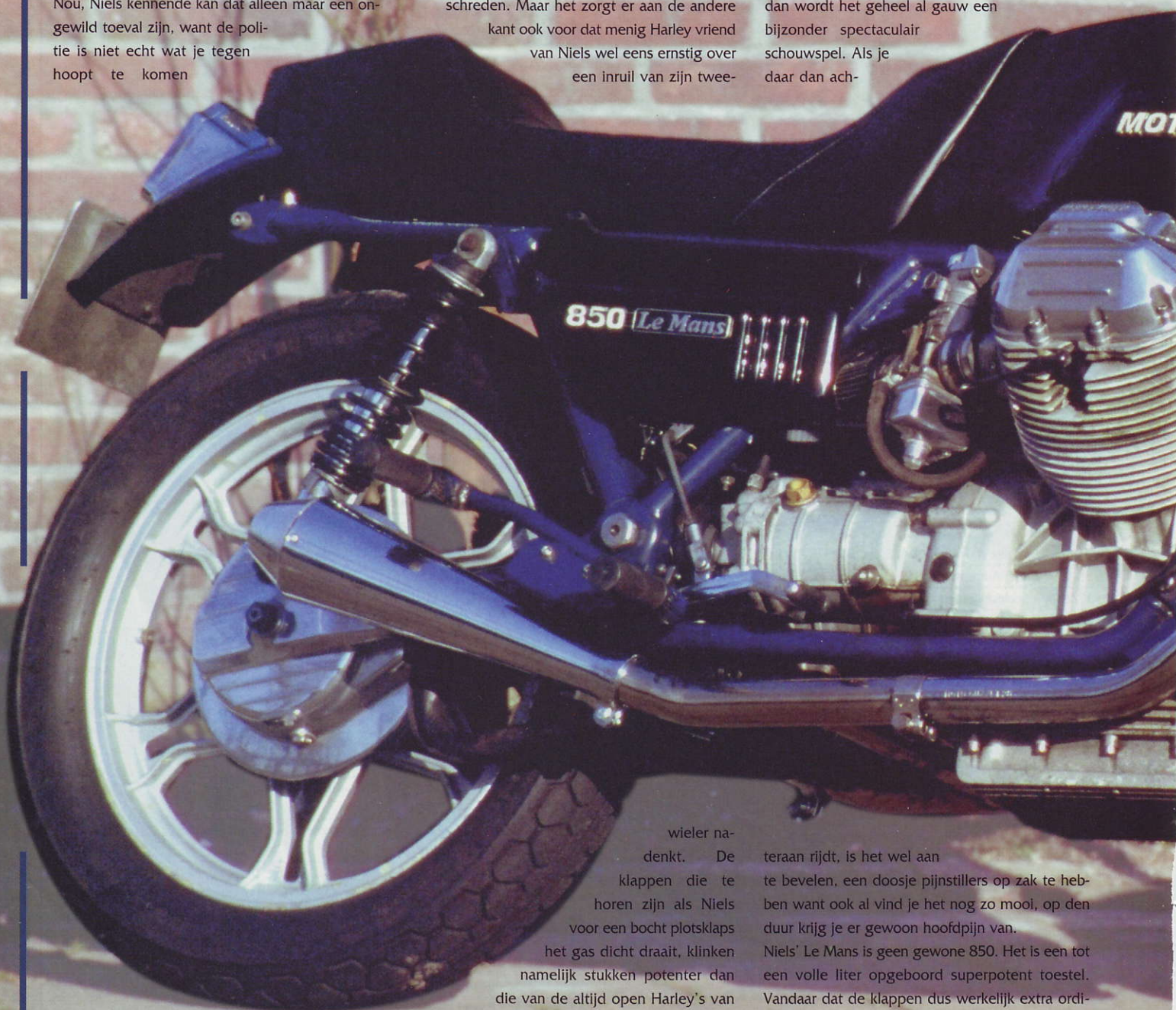
Le Mans I, De Lopisali Black 'n Blue?

Black 'n Blue?! Zijn dat niet de kleuren van de Politie?

Nou, Niels kennende kan dat alleen maar een ongewild toeval zijn, want de politie is niet echt wat je tegen hoopt te komen

Met zo'n mega-foon wordt de grens van het voor het menselijke oor verdraagbare ruimschoots overschreden. Maar het zorgt er aan de andere kant ook voor dat menig Harley vriend van Niels wel eens ernstig over een inruil van zijn twee-

een ouderwets Cromwell potje, een motorjas uit de jaren zestig en springerlaarzen is uitgerust en dan wordt het geheel al gauw een bijzonder spectaculair schouwspel. Als je daar dan ach-



wanneer je de 'LOud Pipes SAvE LIves' filosofie huldigt. Niels is namelijk niet te beroerd om heel af en toe eens met een prachtige megafoon te rijden. Overigens wordt dit volgens hem als 'mega-foon' gespeld!

wieler na-denkt. De klappen die te horen zijn als Niels voor een bocht plotsklaps het gas dicht draait, klinken namelijk stukken potenter dan die van de altijd open Harley's van zijn vrienden. Bovendien gaat een dergelijke kakofonie gepaard met de meest indrukwekkende geel-oranje kleurige vlammen, die bij hogere toerentallen tot een halve meter (!) lang kunnen worden. Voeg er dan de berijder zelf aan toe, die met

teraan rijdt, is het wel aan te bevelen, een doosje pijnstillers op zak te hebben want ook al vind je het nog zo mooi, op den duur krijg je er gewoon hoofdpijn van. Niels' Le Mans is geen gewone 850. Het is een tot een volle liter opgeboord superpotent toestel. Vandaar dat de klappen dus werkelijk extra ordinair zijn. Maar gelukkig kan ik de pijnstiller voortaan thuis laten want Niels heeft besloten, de ruige twee in een uitlaat tegen een 'gewoon' stel dempers te vervangen. Ja, ook Niels komt in de jaren en bovendien zijn de

mannen in black 'n blue schijnbaar allergisch geworden tegen 'goed' klinkende motorfietsen.

Vroeger

Vroeger kon dat nog allemaal. Niemand maakte zich druk over open carburatiesystemen die enkel met keienvangers waren uitgerust.

Prachtige open Lafranconi dempers, stuk voor stuk min of meer originele uitrustingsitems op de Le Mans. Het is bovendien nog een motor waarvan de naamgeving, vol trots en race-romantiek, ook daadwerkelijk ergens op slaat.

Toen de 'Goes' 1975 in Milaan werd voorgesteld, stond het race minnende motorvolk op zijn kop.

De fabriek uit Mandello del Lario bracht een rechtstreekse afstamming van de Endurance fabrieksmotor op de markt. Een motor die 1972 bij zijn debuut tijdens de Bol d'Or, op het Ettore Bugatti Circuit van Le Mans, een ijzersterke indruk had achtergelaten.

Twintig van de vierentwintig uur hadden de gebroe-

ders Vittorio en Ernesto Brambilla op kop gelegen, alvorens Vittorio na een vrij onschuldige valpartij met schakelproblemen op moest geven. De gebroeders zouden later in de Duitse Toerwagensport als 'Het Duo Infernale' berucht worden; Vittorio schopte het zelfs tot de Formule 1! En nu was dus een bijna identieke motor gewoon te koop. Het frame, de verhouding van boring en slag en het gekoppelde remsysteem waren rechtstreeks van de Bol d'Or machine overgenomen. Al in 1972 racete de fabriek namelijk met het remsysteem dat per voetpedaal zowel de linker schijf in het voorwiel als de enkele schijf in het achterwiel afremde. Door de tussenkomst van een remdrukregelaar werd de remkracht verdeeld, waarbij 70 % naar het voorwiel en 30% naar het achterwiel werd gestuurd. De rechter schijf in het voorwiel werd als vanouds met het handpompje bedient. Dat is wel even wennen als je voor het eerst meemaakt hoe de 'Goes' voor en achter tegelijk in de veren duikt als je voor een bocht hard moet remmen, maar na een paar bochtjes vindt je het heel normaal, prettig zelfs.

Indrukwekkend

Toen de Le Mans ruim twintig jaar geleden werd voorgesteld, was Niels al gek op deze 90° stamper. De eerste V7 Sport modellen zag hij voorbij denderen toen hij een jaar of twaalf was. De luidruchtige rauwe motorfietsen hadden een onuitwisbare indruk op hem gemaakt. Zoals dat zo vaak het geval is bij dit soort exemplaren, stond het voor Niels gelijk rotsvast, dat hij later eens zo'n ruige motor moest hebben.

Eerst volgde echter nog de brommertijd. Toen ontdekte Niels, dat het misschien beter zou zijn om het eerst maar bij auto's te houden. Hij kon het namelijk niet hebben dat hij door wie dan ook werd ingehaald, waardoor hij talloze keren met zijn brommer onderuit was gegaan.

Hij was echter nog geen 19 toen hem een Le Mans I werd aangeboden. Niels hoorde het geluid, kocht de 'Goes' direct en gaf zich onmiddellijk op voor het motorrijles. Hij slaagde in één keer en nog diezelfde zomer werden er zonder ongelukken meer dan

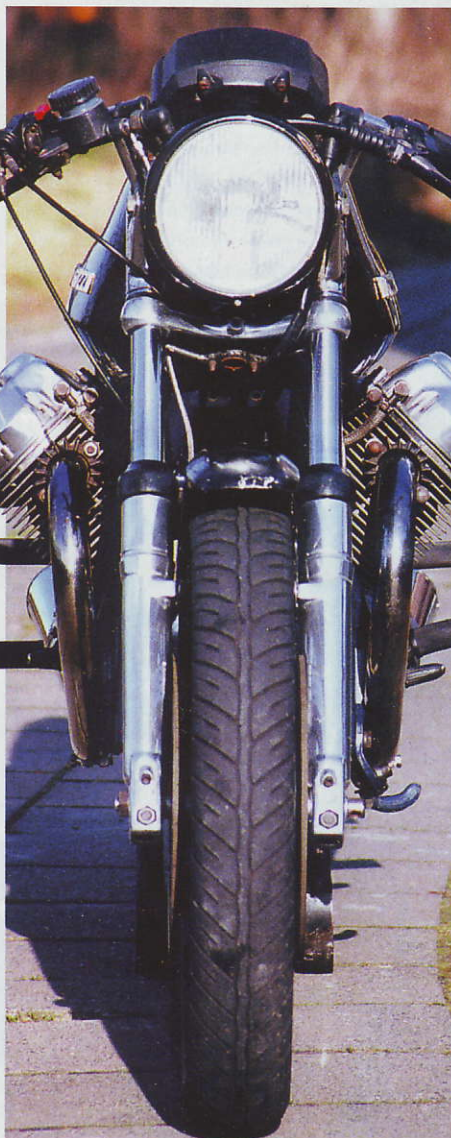


6.000 kilometer op de klok van de 'Goes' gezet. Tijdens het volgende seizoen rijpte dan het plan om de motor van een individuele look te voorzien. Zo verdween het raspaardje aan het begin van de winter in de schuur om een grondige metamorfose te ondergaan. Niels haalde de motorfiets helemaal uit elkaar en verspreidde de onderdelen vervolgens naar minstens vijf adressen over het hele land. Er werd geëpoxeerd, gepolijst, geschuurd en gespoten en al die tijd schonk de plaatselijke Guzzi Specialist, Niels Dekker, alle aandacht aan het blok. De meest exclusieve behandeling had Niels geëist en die kreeg het blok dan ook. De krukas werd nauwkeurig gebalanceerd en nieuw gelagerd om gereed te zijn voor de krachten die zouden komen. De cilinderinhoud werd tot een hele liter inhoud vergroot om eerder genoemde maatregel te rechtvaardigen. De koppen werden met bijna biervilt grote kleppen voorzien, die in een spiegellend gepolijste omgeving hun werk mochten gaan verrichten. Lifthoogte en openingstijden werden lichtelijk gemodificeerd: door middel van op nokken die zo scherp waren dat ze nog het meest op gekruiste naalden leken. De voeding van de potten werd door twee 38 mm carburateurs met acceleratiepompen overgenomen. De originele 36 mm Dell'Orto's waren voor deze motor wat aan de magere kant. Wat erin kan, moet er ook weer uit. Uitgaande van dit principe neemt aan de andere kant van de spiegelzaal een twee-in-een, perfect langs het blok verlegd, de afvoer van de gassen voor zijn rekening. Om het geheel zo precies mogelijk te kunnen timen werd de originele kettingaandrijving van de distributie ook nog vervangen door tandwielen. Tot slot werd het blok op de rollenbank gezet om maximale vermogen buit te maken hetgeen heel aardig gelukt is.

48 hours

Tegen de tijd dat de assemblage van al dat moois eindelijk kon beginnen, had Niels alvast de onderdelen gesorteerd, die hij niet meer dacht nodig te hebben. De spiegels verdwenen als eerste naar de zolder, want met een dergelijk potent blok had Niels deze items ook echt niet meer nodig. Voortaan zou het alleen nog maar belangrijk zijn of de weg voor hem vrij was. Richtingaanwijzers, de bedrading en het relais daarvan, het originele stuur en het stuurkuipje werden eveneens netjes opgeborgen. Het achterspatbord maakte op niet al te zachtzinnige wijze kennis met de ijzerzaag van Niels. Eindelijk klaar met sorteren en zagen kon de hereniging beginnen. Pas 48 uur later werd Niels weer gesignaleerd, toen hij met een hoop kabaal de schuur uit kwam rijden.

De voorheen droog 198 kg wegende Guzzi had ruim 10 kilo aan gewicht verloren en bijna 20 paardenkrachten gewonnen, hetgeen per saldo een he-



le andere machine opleverde. Na het inrijden kwam Niels er al heel snel achter dat, als het aan de 'Goes' lag, het liefst enkel op het achterwiel werd weggereden bij een stoplicht. Gas open, koppeling los zoals vroeger, zat er niet meer in. Het gas wil met liefde worden behandeld, tenminste als je een beetje normaal wil wegrijden. Af en toe een wheelie trekken is natuurlijk altijd leuk. Minder leuk is het van achter door een wheelie te worden aangevallen, zoals bij de eerste keer. Vlak na het inrijden, met zijn vriendin achterop, knalde Niels weg bij een stoplicht. Spontaan richtte de 'Goes' zich op en majestueus en vol elan prijkte het voorwiel richting hemel. Daarna is Niels dus eerst een tijdje stiekem wheelies wezen oefenen op een rustig landweggetje. Nu schrikt hij niet meer als de 'Goes' het voorwiel optilt, hij rijdt nu al bijna dertien jaar met het gemodificeerde blok.

Het onderstel is natuurlijk af fabriek al een messcherp sturend toestel en zo hoefde enkel de vering van de achterbrug door de inbouw van een setje Koni dempers opgewaardeerd te worden.

Door het lagere gewicht en de Koni's is het rijgedrag van de Guzzi nog beter geworden dan voorheen. Ondertussen heeft Niels talloze Japanners de stuipen op het lijf gejaagd. Hij heeft ook nog steeds lol in de machine. Zo duurt het nog steeds erg lang als je met hem via de snelweg ergens naartoe gaat. Elk klaverblad dat hij tegenkomt moet kennelijk eventjes over alle vier de lussen worden gepakt. En als je dan meedoet met die ongein, moet je jezelf behoorlijk strekken wil je hem bijhouden. Na een ritje op de Le Mans van Niels begrijp je echter onmiddellijk waarom het zo moeilijk is voor Niels om rechtdoor te rijden. Lange autobahnbochten hoef je alleen maar te denken en de Guzzi stuurt onmiddellijk messcherp in. In de korte bochten leg je met gemak het knietje aan de grond. En wat een bottom power levert de 'antieke' V2! Wegaccelereren uit langzame bochten is elke keer een feest. Beneden de 4.000 omw/min loopt het blok weliswaar ietwat rauw en onrond (volgens mij is de spiegelzaal dan licht beslagen) maar power is ten allen tijden in volle overvloed beschikbaar. En boven de 4.000 toeren vertoont het blok dan een verrassend zachte loop en hangt echt aan het gas. Willig draait de pk-brouwerij tot boven de 8.500 toeren. Normaliter schakel je echter veel vroeger omhoog dankzij het geweldige koppel. De topsnelheid van de 'Goes' zal ergens in de buurt liggen van de 230 km/u. Dat is een waarde waarvoor Niels zich zeker niet hoeft te schamen en waardoor de 'Goes' vandaag de dag nog steeds serieus te nemen is. Dat hebben ondertussen de meeste jochies op hun supersporters begrepen. Heel snel is de blik van 'watmoetje-noumetdatantiekedgingvanje' een stoplicht verderop veranderd in een ongelovige 'jesusminnawathebiknoumeegemaakt' gezichtsuitdrukking. Er zullen hoogstwaarschijnlijk nog een hoop pseudo Doo-hantjes deze ervaring moeten maken want Niels is niet van plan de 'Goes' weg te doen zolang hij nog kan lopen. Steevast en vol overtuiging beweert hij dan ook dat hij de 'Goes' nooit meer weg zal doen. Vele jaren kippenvangen nog toegewenst, Niels!

Tekst en foto's: Peter te Brake.

