

**Le Mans**

# Supersnelle Strijk

## Moto Guzzi 850 Le Mans 1



Het viel voor Moto Guzzi niet mee om een waardige opvolger te maken voor de zo spraakmakende V 7 Sport uit 1971. Deze experimentele groene machine met zijn rode frame vestigde definitief een ijzeren reputatie voor het merk. Toch, ook als we terugkijken, kunnen we zeggen dat de fabriek aan het Como-meer in 1975 eigenlijk een heel fraaie opvolger heeft neergezet met de 850 Le Mans.

We slaan een model over, we weten het. De 750 S was evenals de 750 S 3 een zeer fraaie machine, maar hij had toch een beetje een imago-probleem. Hij leék te veel op een V 7 Sport, zonder er een te zijn. En je weet het, als iets ergens op lijkt, wil je gewoon het origineel hebben. Gek genoeg vindt bijna alle technische

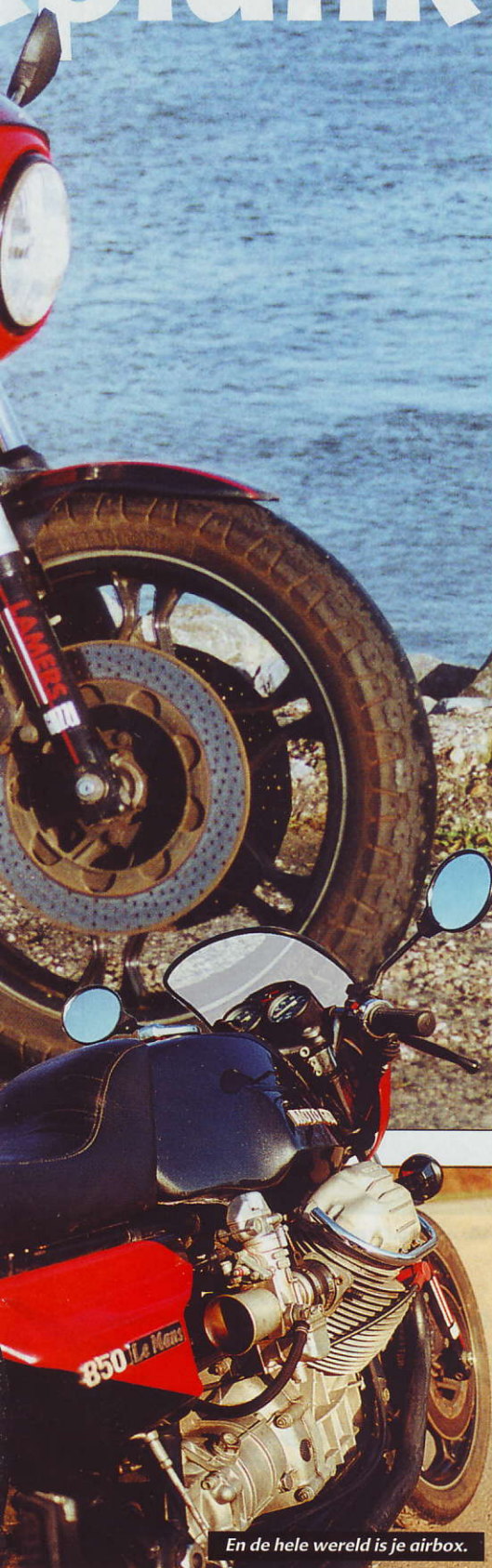
evolutie van belang juist in deze twee 'tussen'-fietsen plaats, maar ook in retrospect zijn de 750 S en S 3 qua waardering niet meer dan 'tussenmodellen van de V 7 Sport naar de Le Mans'. Met de Le Mans was dat gebrek aan eigen gezicht dus over, de 100 cc grotere motor was een uiterst frisse en moderne verschijning



*Toen SuperSports  
nog rank waren...*



## zplank



met zijn minuscule stuurkuipje en zijn over de tank doorlopende zadel. Laag, smal, gemeen en slank; maar toch een stuk makkelijker berijdbaar dan een 750 cc V 7 Sport. Bij deze nieuwe snelle 850 cc strijkplank was de schakeling naar links verhuisd en het patroon genormaliseerd. Inderdaad, een V 7 Sport schakelde dus rechts van de motor; één omhoog en de rest omlaag. Leuk bij een paniekstop (ooit eens gesneden door een auto op een V 7 Sport. In plaats van hard remmen en een versnelling terug ramde ik hem dus in zijn vijf...) Honderd cc meer is nooit weg; er zit met 71 PK bij 7300 tpm meer 'punch' in een Le Mans. Het wegrijden gaat, ondanks de lange eerste versnelling, een stuk makkelijker. Drie rem-schijven in combinatie met gietwielen van GriMeCa gaven deze machine een modern aanzien in vergelijking met de (zeker tegenwoordig weer zeer gewaardeerde) gespaakte wielen en trommels van de V 7 Sport. In november 1975 kwam de Le Mans uit en dat was precies de tijd dat gietwielen absoluut in de mode kwamen. De Le Mans bleek dus een schot in de roos, en zoals wel vaker, was de eerste versie ook meteen de mooiste. 850 cc, toer-afkomst (Moto Guzzi is veel bekender van de V 7 Speciaal en de California toerfietsen), als je van opzij naar de Guzzi kijkt lijkt het een enorme fiets. Zit je erop, dan blijkt het eigenlijk een heel compacte machine te zijn.

### Startritueel

De contactsleutel zit nog op dezelfde plaats als bij een V 7 Sport: achter de kroonplaat, op het frame, pal voor de tank, onder een klein rubber flapje. De overige sleutels en het etuitje bungelen op de rand van de tank. Dashboard-lampjes model Toys 'R Us lichten op. Links aan de motor, net voor de gigantische Dell 'Orto carburateur, gaat het 'alles-of-niets' chokehendeltje om. Twee kabeltjes bedienen op beide prachtige gasfabrieken de mengselverrijker. Dan beide benzinekransen (letterlijk pinnetjes in een aluminium blokje) omlaag draaien in de 'on' positie. Voor het starten zelf moet je de rechterhand aan het gashandvat houden terwijl je met de linker de net te ver weg zittende startknop indrukt. Terwijl je een klein beetje gas geeft, voel je de inslag van het starter-rondsel op de starterkrans. Klonk. De zware krukas komt in beweging en de zuigers komen om en om boven om te slobberen aan de rijke dis. Dat slobberen kun je bij dit exemplaar letterlijk nemen, want de afwezigheid van luchtfilters (hun plaats is ingenomen door open inlaatkelken) geeft je de gelegenheid om te genieten van de aanzuig-geluiden, die anders voor je verborgen blijven. Let wel, genieten, want het past heel

goed bij het 'oer-karakter' van zo'n sportief 'motorrijwiel uit Mandello'. Koud stationair lopen met de choke erop, dáár zal de Le Mans nog wel eens over nadenken. Ondertussen kun je maar beter kiezen voor kleine stootjes gas. Als het onregelmatige lopen overgaat in een soort tweetaktgepruttel mag de choke eraf, weer met wat gas erop; anders slaat hij af. Traditioneel Guzzi gaat het gas zwaar, met een lange slag van het hendel, maar dat merk je pas als je een poosje rijdt. Nu is het wel handig, want zo-doende sta je tenminste niet onnodig de motor in toeren te jagen. Na twee minuten belooft het de temperamentvolle Guzzi om ook zonder choke gas aan te nemen. Een enorme péts geeft het aan als die twee minuten nog niet voorbij zijn...

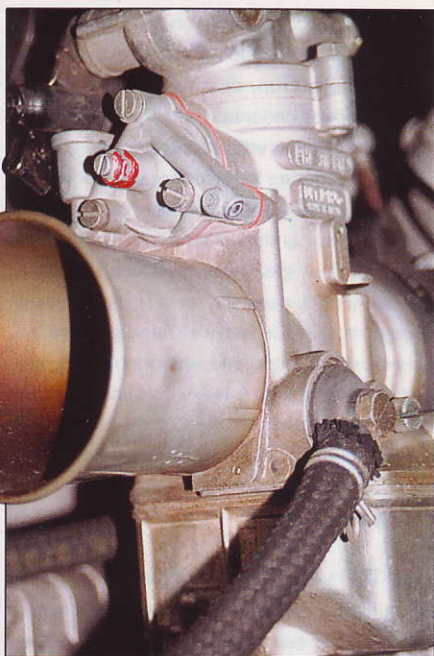
### Top 100 van motorgeluiden

Bij de eerste klappen hoor je het al aankomen: er volgt weer een alinea feest; nu over het geluid. Standaard zit er in elke grote Guzzi een mooie, diep-donkere roffel, maar deze heeft Lafranconi Competizione's; die met die 'propeller'-achterkanten. En dan gaan we naar de bovenste regionen van de Top 100 in motorgeluiden. Als de zuigers het met de enorme carburateurs eens zijn geworden over de taakverdeling ('jij genoeg leveren; ik genoeg aanzuigen, en dat bij de juiste temperatuur'), leveren grote lellen aan het gashendel ook grote klappen uit de zwarte race-pijpen op. Wát een heerlijk geweld!! De motor lijkt er ook van te genieten, want hij wil over rechts plat gaan liggen bij iedere keer gasgeven. Terug in toeren komen betekent linksom willen. En we staan notabene nog stil... Technici gaan nu uitleggen dat deze reactie komt door de in lengterichting liggende, zware krukas, die van toerental wisselt. Door zijn gyroscopische werking 'zet hij zich af', wat dan weer reactiekrachten in de motor oproept. Bij een dwars gemonteerde krukas merk je dat niet omdat de motor dan voor- of achterover zou moeten komen. Wij houden het gewoon op Big Fun bij gas geven. Bij hogere toerentallen zorgt de 90 graden V-twin motorconfiguratie er trouwens voor dat de trillingen weg zijn om dat ook te blijven. De primaire balans van het blok is prima in orde, zeggen de technici daarover. Mooi, het betekent dus dat de motor niet uit elkaar rammelt als we flink gas geven...

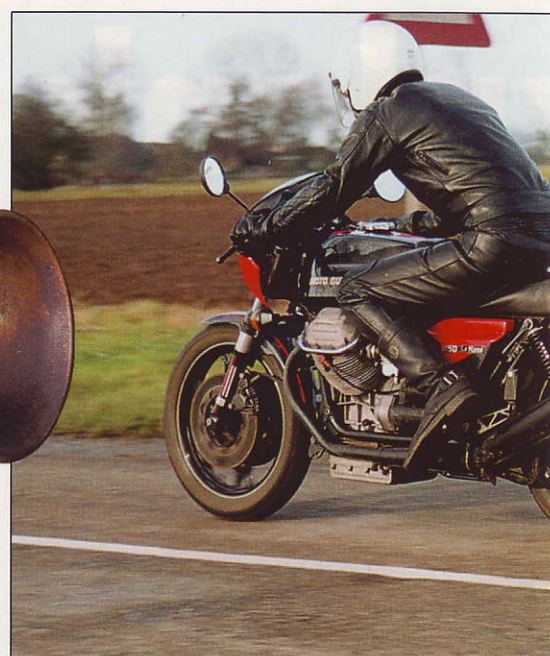
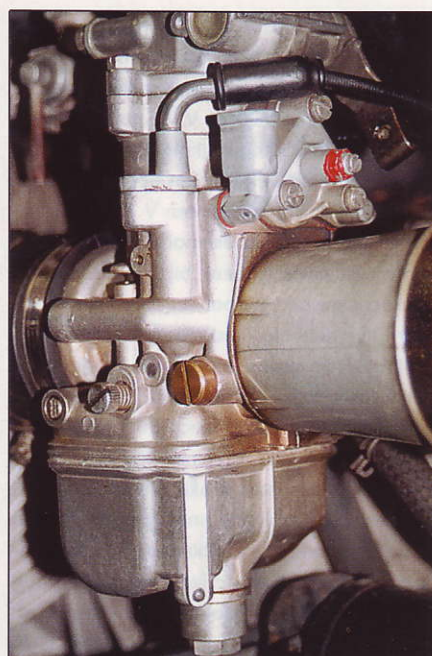
### Niet rijden; schéuren

We willen op pad. Om de eerste versnelling in te kunnen schakelen moet je de voet op het links gemonteerde schakelpedaaltje aanleggen en iets met de koppeling spelen. Net zolang tot je de versnelling erin voelt gaan, dan trek je de koppeling weer helemaal in; anders kruipt





Grote elementaire Dell'Orto's als brandstofmanagement.

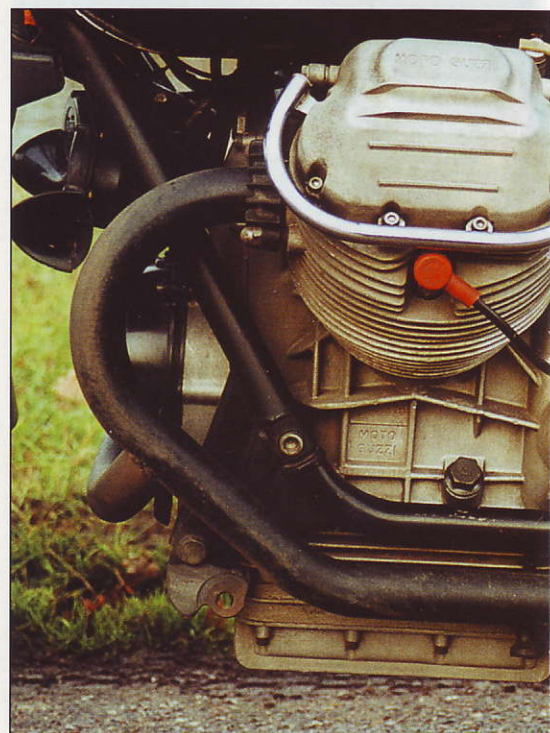


... En dat zouden strijklanken zijn?

je voortijdig vooruit. Een beetje voor- en achteruit bewegen met de motor helpt ook. Pas je niet één van deze trucs toe, dan wil hij soms helemaal niet in zijn één. Deze karaktertrek is trouwens typisch voor veel Guzzi modellen. Je went er makkelijk aan; het is alleen hinderlijk als je van een andere motor komt. Bij het wegrijden gaan er grote sidderingen door de motor heen. De lange eerste versnelling, gekoppeld aan de zware krukas en de vette klappen maken van ieder vertrek een heerlijke gebeurtenis. Je voelt letterlijk iedere klap van de zuigers. Oerkrachten van een oermotor. Naar twee gaan doe je zonder het gas helemaal af te sluiten. Iets terug, koppeling erbij en met gevoel de voet onder het pookje. Nog voor je helemaal klaar bent met de beweging geef je al weer gas en laat de koppeling komen. Soepel en zonder kraak pakt de motor op en haalt weer met sidderingen aan. Doe je het op de 'normale' manier, dan klapt de bak flink en kan het gebeuren dat het achterwiel even opzij stapt. Heel horterig en stoterig rijden is het gevolg; de cardan vergeeft niets. Terugschakelen doe je door eerst in één beweging de koppeling in te trekken en flink gas te geven... Dan de pook omlaag en gas dicht. Wat de uitlaten dan te vertellen hebben is gewoon een sprookje; ze gorgelen het uit van plezier. Geen alle-daags rijden, deze Le Mans. Nee, aan een Guzzi moet je even wennen en je aanpassen; en aan een sport-Guzzi nog meer. Als je dan ineens wel super soepel rond 'blaft', geeft dit een uiterst prettig gevoel. Zo wordt een 'na-deel' ineens een voordeel...

## 'Body-language'...

De tellers zijn van de echte originele Italiaanse 'ongeveer'-kwaliteit. Bij 4000 toeren ga je '80 tot 140' volgens de Veglia tellers. En dan te bedenken dat in 1976 de Toys 'R Us winkels nog niet bestonden... Ga je dan gas geven, dan laat ook de toerenteller het verder eigenlijk afweten. Je mist er helemaal niets aan. De brul van achter vertelt hoe het blok loopt, en wanneer je moet schakelen om de boel gezond te houden. Als je goed door de uitlaat heen luistert, hoor je ook de tuimelaars hun werk doen. Die klepbediening, die je bij stillere uitlaten nadrukkelijk hoort, geeft een mooie indicatie voor het moment van schakelen. Een toenemend tikken, dat bovendien van toon verandert, betekent dat het moment van klepzweven in de verte nadert; tijd om een hoger verzet te kiezen. Om te weten hoe hard je gaat is er je rug. Die vertelt echt alles over het wegdek, omdat de vering bij de Le Mans ook traditioneel Italiaans is: plankhard. Veerweg bijna nul en damping standaard op tien. Even Italiaans is het gegeven dat je vanzelf rijdt waar je kijkt. Vërgaand neutraal in de bochten (geen neiging naar binnen of buiten te gaan, behalve als je met het gas speelt), én super stijf. Zwabberen is er niet bij, hoe hard je ook rijdt. Dit is typisch een motor die altijd veel harder de bocht om kan dan je dacht. De super smalle bandjes (naar moderne maten gemeten) kunnen het allemaal prima verwerken. De laatste vorm van 'body-language' met de motor heb je met je linkerknie. Dit lichaamsdeel vecht met het linker klepdeksel om de ruimte. De rechter exemplaren van mens en machine hebben vrede met



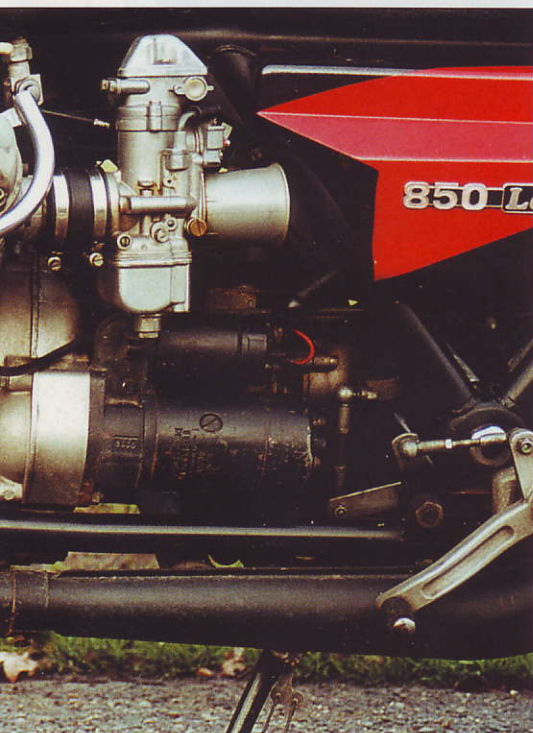
Alle eenvoud is mooi, dit is héél mooi.

elkaar, want de cilinder zit verder naar voren. Je weet wel uit de eerste hand hoe koud/warm het blok is...

## Ach, die verlichting...

s'Avonds heb je een echte kaarsepit ter beschikking om je weg door de duisternis te vinden. Bij stationair lopen geeft het rode dynamolampje op het dashboard aan dat het op-





ooghoeken waar het naartoe gaat en bent de bocht al om voordat de knippers besloten hebben of ze het zullen doen of niet.

## Remmen

Als je het gas helemaal afsluit, blijkt de Guzzi enorm op de motor af te remmen. Ter assistentie van de motorrem is er de firma Brembo.

Vrij roestende gietijzeren schijven maken dat deze een goede grip hebben op de remblokken. 'Ik heb Brembo's op mijn motor' was vroeger synoniem voor: 'Ik kan heel hard remmen'. Bij Moto Guzzi is dit remsysteem verrijkt door de linker voorschijf te combineren met de achterrem.

Beide worden ze bediend met het achterrempeedaal; er zit een remkrachtver-

deler links achter op het frame. De remhendel op het stuur bedient alleen de rechter voorschijf. Als je dus echt hard wil remmen moet je zowel de 'achterrem' gebruiken als het voorhendel inknijpen. Leuk voor wie gewend is de achterrem als een soort sierstuk te beschouwen dat niet gebruikt hoeft te worden (zoals bij 99 procent van de andere motoren). Op een California toerfiets is deze constructie wel fijn en comfortabel; op een sportfiets zou je toch iets anders verwachten. Grappig detail: de 750 S (het eerste 'tussenmodel') van 1973 had dus wel een normale voorrembediening... De ironie van het hele verhaal is ook nog dat sommige moderne enkele schijven harder ho-houden dan alle drie de Guzzi-Brembo's bij elkaar...

## Strijkplank

Als je van hier naar Vladivostok wilt rijden kan dat prima op een Guzzi, maar liever niet op zo'n strijkplank als een Le Mans 1. In 1978 komt er een opvolger, de Le Mans 2. Een grotere, volle stroomlijn en allerlei verfijningen maken het nuchter beschouwd een betere motor. Zeker voor de (vaak) kilometervertreter Guzzi-rijder is het volkomen logisch dat een Le Mans 2 een Le Mans 2 is. Veel meer comfort en praktische bruikbaarheid, maar het spraakmakende is uit het model verdwenen. Weg mooie vormgeving, welkom dagelijkse praktijk. Bij de Le Mans 3 en de Le Mans 1000 gaat deze ontwikkeling natuurlijk door. Steeds beter op hun taak berekend en steeds beter van kwaliteit; nuchter beschouwd dus weer veel betere mo-

## Tegenstrijdig

Eigenlijk is het opmerkelijk dat vooral die sport-Guzzi's zo aanspreken. Het motorblok was ooit bedoeld om een langzaam militair voertuig aan te drijven. Omdat het veel koppel moest paren aan lage toeren was alles zwaar uitgevoerd. Toen het blok dan ook in een motorfiets terecht kwam, was de keuze voor een toerbuffel heel logisch. Een 700 cc V 7 Special uit 1966 was met recht een 'spaghetti-Harley'. De oude racehistorie (van eencilinder tot V 8) bracht het merk uit Mandello toch weer op het recordjagerspad met de V 7 Sport als gevolg. De Le Mans reeks borduurt verder op de indruk die de 'limited edition' V 7 Sport had gemaakt. Erfenissen uit de toerfietsen zijn dus die enorm zware krukas en dat gigantische vliegwiel, om over de cardan en het remsysteem nog maar te zwijgen.

toerfietsen. Toch zouden deze machines heel erg hun best moeten doen om mij zo'n enthousiast verhaal te laten maken. Zo'n prachtig statement als de Le Mans 1 zetten de opvolgende modellen niet neer en voor comfortabel rijden komen eerder de latere toermodellen, zoals de dikke California's in beeld. Merk op dat het hier om een subjectieve inschatting gaat. Een Mille GT, een 1000 SP zijn te 'logisch' om leuk te zijn. Ze voldoen dus 'uitteekunst' voor de kilometervreter, maar wij zoeken de emotie in een motor. Gelukkig zijn er - nog weer later - ook zulke leuke Guzzi's als de Daytona, de Centauro en de V 1100 Sport verschenen. Met dit merk uit Mandello del Lario zijn we dus nog lang niet klaar...

*Deze Moto Guzzi Le Mans 1 vonden we bij Teo Lamers in Nijmegen. Hij is niet helemaal origineel, de naar achteren opklapbare buddy heeft normaal achter ook een 'leren' bekleding en de standaard vuurrode met zwarte lak is vervuld voor donker antraciet met metallic rood. Het mag de pret niet drukken; dit type is zeer geliefd en zal ook in deze uitvoering makkelijk een baas vinden. 'Deze Le Mans 1, maar ook een 750 S hebben we bijna nooit hier; ze vliegen weg', aldus Willy, medewerker van Lamers Motorrijwielen (jawel). Zal ook wel; die uitlaten zijn immers ook niet standaard, maar 'nogal-wel-zo-tamelijk' geen minpunt...*

*Cok van den Heuvel*

*Foto's: auteur/Edward Moesbergen*

brengen van de spanning voor die gloeiende spijker nog moeite kost ook... Natuurlijk werken de knipperlichten maar zo-zo. Aan de Japanse schakelaar mankeert het niet en het zal ook best een massa-kwestie zijn dat links een flauw schijnsel zijn best doet om - misschien - te gaan knipperen. Rechts werkt het immers wel enigszins normaal. Nou én? Je gaat toch niet knipperen op een Le Mans; je kijkt uit je