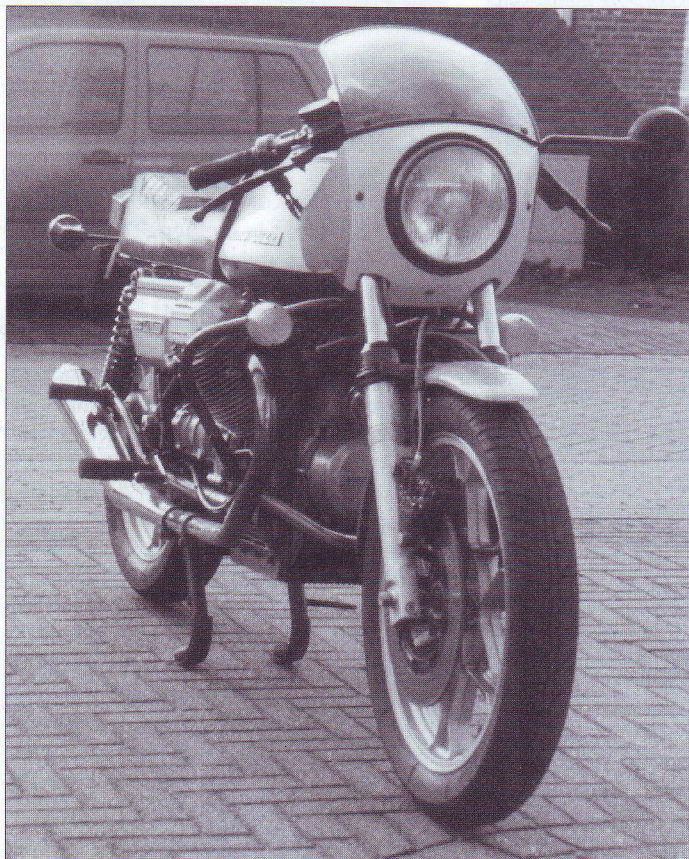


LEZERSFIETS: MOTO GUZZI LE MANS

IK BEN SINDS 18 DECEMBER 1979 DE DERDE EIGENAAR VAN DEZE LE MANS. DE KILOMETERSTAND WAS TOEN CIRCA 27.500. UIT HET LOGBOEK LEID IK AF DAT DE VORIGE EIGENAAR DE LE MANS VANAF 6 MEI 1978 IN ZIJN BEZIT HAD. DE KILOMETERSTAND WAS TOEN ONGEVEER 17.000 KM. MOMENTEEL STAAT DE TELLER OP 99.725, ZODAT IK ONGEVEER 72.225 GELUKZALIGE KILOMETER HEB GEABSORBEERD. HET KENTEKEN IS AFGEGEVEN OP 2-8-1976.



OPVOLGER VAN EEN HONDA CB 450 K5

De Le Mans was de opvolger van een Honda CB 450 K5. Hiermee had ik ook goede ervaringen, maar deze motor kwam voor mijn gevoel op een gegeven moment toch wat vermogen tekort. In eerste instantie was ik op zoek naar een Triumph Trident T 160. Deze motor was vrij zeldzaam en was destijds stevig aan de prijs. Ik wilde nog een aantal zaken aan deze motor aanpassen en dat ging mijn toenmalige budget te boven. Dus de Triumph verdween uit beeld.

Maar ook de Le Mans beantwoordde in grote mate aan het beeld van de motorfiets die ik wilde hebben en hieraan hoefde ik niet veel meer te veranderen. Echter, Italiaanse motoren hadden in die tijd niet de allerbeste reputatie, zodat ik er toch wel wat huiverig voor was om een Le Mans te kopen. Ervaringen van iemand die destijds een Le Mans reed trokken mij over de streep. Voor de somma van f 4.750,- kocht ik in Leiden mijn Guzzi.

Nadat de politie vertrokken was en ik bakzeil had gehaald inzake een conflict met de vorige eigenaar over het overnemen van de verzekering, was de Le Mans mijn eigendom. In eerste instantie was het wennen, want het verschil met de Honda was groot. Met name het schakelen viel mij behoorlijk tegen. En eigenlijk vind ik dit nog steeds het (enige) zwakke punt van de Le Mans. Het schakelpedaal heeft een te lange slag en de Le Mans zo maar even achteloos in een andere versnelling gooien was er niet bij.

Maar op een gegeven moment leer je hiermee wel om te gaan. Als ik nog een minpunt mag noemen, dan is dit de zithouding, die na een behoorlijk aantal uren, c.q. kilometers toch problematisch wordt. De pluspunten zijn met name de rij-eigenschappen, betrouwbaarheid en de styling.

WIJZIGINGEN

Vooral in de eerste jaren dat ik de Le Mans had, heb ik wat dingen veranderd. Er zijn valbeugels gemonteerd, die gelukkig nog nooit dienst hebben gedaan. De originele uitlaten zijn vervangen door mooiere en meer symfonische exemplaren (29.900 - 14/06/80). De sportbuddy is vervangen door de iets comfortabeler buddy van een Le Mans 2 (29.900 - 19/06/80). Maar het blijft behelpen voor de passagier. Door de korte afstand tussen de voetsteunen en de buddy levert de zitpositie al snel problemen op.

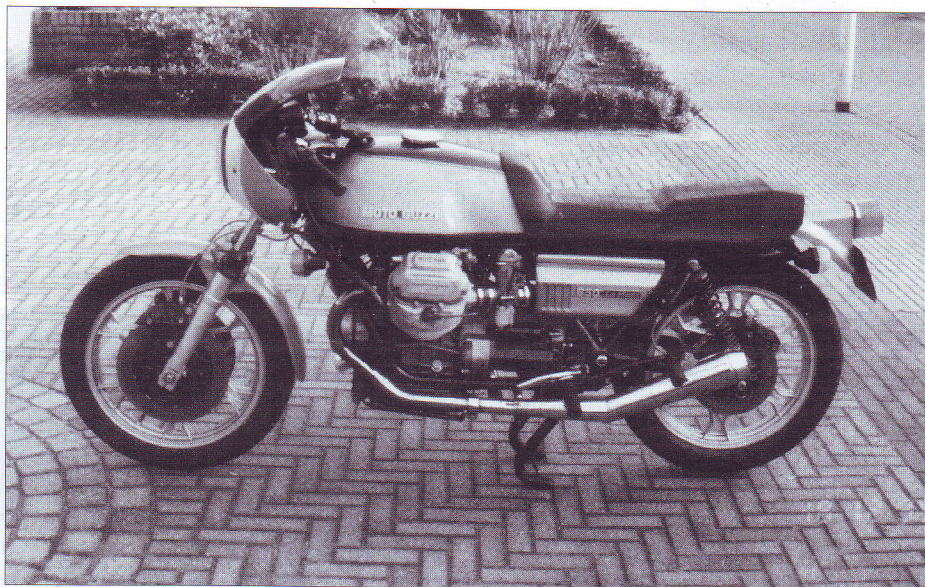
De door de vorige eigenaar gemonteerde eigenbouw elektronische ontsteking (17.000) liet mij in Duitsland in de steek en is vervangen door een contactpuntloze elektronische ontsteking van het merk Piranha die altijd probleemloos heeft gefunctioneerd (32.400 - 05/09/80). Er zijn VDO oliedruk- en temperatuurmeters gemonteerd (33.513 - 1981). De oliedruk is circa 3,5 bar. De temperatuur is bij ongeveer 20 graden circa 80-90 graden. De olie is afhankelijk van de buitentemperatuur na ongeveer 5 tot 10 kilometer op bedrijfstemperatuur. Bij hogere buitentemperaturen kan de olietemperatuur, afhankelijk van de belasting, oplopen tot 110-120 graden.

Er zijn K & N-filters gemonteerd (33.513 - 1981). Op de voorvork is een stabilisator van het merk Idea Uno gemonteerd, waardoor de vork wat minder tordeert (47.799 - 27/06/83). In de voorvork zijn busjes gemonteerd waardoor de voorvork minder snel doorslaat (53.340 - 21/04/84). De nokkenasketting is vervangen door een aluminium tandwielset met rechte vertanding, die (afgezien van wat extra geluid) probleemloos zijn werk doet (55.040 - 04/07/85). Er zijn rvs-remleidingen gemonteerd (76.753: 25/04/92) De remdruk voelt hierdoor wat harder aan.

De voorbanden zijn vervangen bij de kilometerstanden 41.479 en 89.578. De achterbanden zijn vervangen bij de kilometerstanden 17.000, 29.700, 41.479, 50.509, 61.306, 76.653 en 89.578. De accu is vervangen bij 23.700 (1979), 50.556 (21/04/84), 67.843 (10/06/89), 82.700 (juli 93) en 83.883 (16/05/94).

WAT GING ER STUK?

19.000: Bosch superblauw bobines, waarschijnlijk in verband met defect aan eigenbouw elektronische ontsteking.
22.678: koppelingsrevisie, nokvolger beschadigd.
32.400: originele bobines; na defect eigenbouw elektronische ontsteking; Piranha-ontsteking gemonteerd.
41.479: nieuwe nokkenasketting.
45.717: rotor defect.
49.708: krukaskeerring vervangen in verband met lekkage.
50.556: diodeplaat defect.
57.984: nieuwe meenemer en koppelingsplaten; nieuwe keerringen cardan en versnellingsbak.
60.720: defect contactslot.



71.503: ontluchtingsnippel linker remklauw afgebroken, nieuwe klauw gemonteerd; hoofdremcilinder en remklauw achter gereviseerd.

76.653: grote revisie, o.a. nieuwe cilinders (gevolg van ruim 30.000 kilometer stofhappen?)

89.578: grote beurt, o.a. nieuwe koppelingsplaten, nieuwe Koni-achterdempers in verband met defect en versnellingsbakkeerring in verband met lekkage.

Terugkerende problemen waren er met de aandrijving van de kilometerteller (2 of 3 maal), gasschuiven (waarschijnlijk het gevolg van verkeerde reparatie in een wat verder verleden), diverse olie lekkages (4 of 5 maal op diverse plaatsen, niet ernstig maar ik vind dat een motorblok droog moet zijn). Verder in de loop der jaren wat problemen gehad met ingescheurde uitlaatflensen (2 of 3 maal), ophanging linker voetsteun bij uitlaat en balansstuk.

RAPPORT VAN INSPECTIE EN TAXATIE

Ingevolge uw opdracht een inspectie en taxatie uit te voeren aan het hieronder omschreven object, kunnen wij u als volgt rapporteren.

Object: Motorrijwiel toer/sport.

Merk: Moto Guzzi.

Type: 850 Le Mans

Kenteken: [REDACTED]

Op naam van: [REDACTED]

Datum afgifte deel 1: 02-08-1976.

Datum afgifte deel 2: 18-12-1979.

Codenummer: [REDACTED]

Framenummer: [REDACTED]

Kleur: Blauw met zwart.

Tellerstand: 095219

(afgelezen kilometerstand).

Nederlands kent.bewijs: ja.

Kenteken geschorst: nee.

UITVOERINGSSPECIFICATIE

Hydraulisch bediend remsysteem, geperforeerde voor- en achterremschijf, stuurkuip, RVS remleidingen, elektronische ontsteking, distributie middels tandwieloverbrenging ter vervanging van de oorspronkelijke kettingoverbrenging.

BEVINDINGEN

De algehele staat is visueel waargenomen zonder demontage van delen en zonder van speciale voorzieningen gebruik te maken.

Frame: is uit buizen opgebouwd en verkeert in een goede staat en is origineel.

Lakwerk: de algehele indruk van het lakwerk is redelijk tot goed. De aanbouw- en plaatdelen bevinden zich nog in de eerste

lak. Het frame bevindt zich nog in de eerste lak.

Sierdelen: de sierdelen zijn verchromd en laten zich als goed omschrijven.

Zadel: het betreft een tweepersoons zadel, wat is bekleed met kunstleer. De bekleding is goed.

Motor: Het betreft een door lucht gekoelde 2 cilinder carburatie V motor, in de dwarsrichting geplaatst, met een inhoud van 844 cc. De brandstof is benzine. De omschreven motor functioneert goed.

Aandrijflijn: De aandrijflijn functioneert goed. De versnellingsbak is voetgeschakeld en heeft 5 versnellingen. De aandrijving vindt plaats middels een cardan.

Stuurinrichting: Wij hebben geen afwijkingen of speling waargenomen aan de stuurinrichting.

Velgen: Voor en achter zijn 18 inch lichtmetalen gietvelgen gemonteerd.

Bandenloopvlak: Het bandenloopvlak is goed.

Remmen: De remmen functioneren naar behoren.

Vering: de vering functioneert goed.

Verlichting: De werking van de verlichting is goed.

PROEFRIT

Wij hebben met het betreffende object geen proefrit gemaakt.

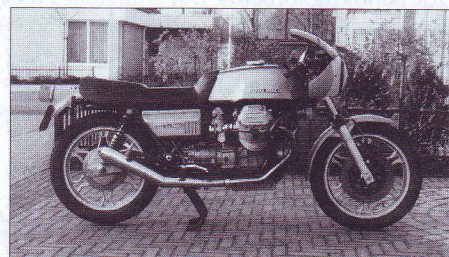
HERKOMST

Dit is waarschijnlijk allemaal terug te voeren op het onder spanning monteren van het uitlaatsysteem. Verder zijn er nog een aantal andere reparaties van incidentele aard geweest.

De laatste 10 jaar is de Le Mans tot volle tevredenheid bij Teo Lamers in onderhoud geweest. In een wat verder verleden heb ik trouwens ook goede ervaringen gehad met Motorhuis Eindhoven.

Dit zijn in het kort de voornaamste zaken die er de afgelopen 20 jaar gebeurd zijn. De motor voldoet in alle opzichten nog steeds prima, alleen het originele lakwerk wordt nu toch wat minder.

Tekst en foto's: Jan Van Dooren.



Het object is van originele Nederlandse herkomst. De historie is geheel bekend. De huidige bezitter is de tweede (sic) eigenaar van het object.

ALGEMENE INDRUK

Het object verkeert over het algemeen in een zeer goede staat van onderhoud. Op detail zijn verbeteringen mogelijk. Het object verkeert in een vrijwel originele staat.

ALGEMENE OPMERKINGEN

Betreffend motorrijwiel verkeert in een algehele en technisch nog vrijwel geheel originele staat. Het Motorrijwiel is reeds sedert 1979 in het bezit van de huidige eigenaar. Het geheel maakt een normaal onderhouden en verzorgde indruk. Thans wordt het motorrijwiel spaarzaam en selectief gebruikt.

WAARDEFASTSTELLING

Wij stelden de waarde van het hierboven omschreven object vast op basis van de markt- c.m. de vervangingswaarde.

De waarde inclusief accessoires en BTW bedraagt f 9.000,00.

Aan de thans uitgevoerde waardevaststelling kunnen geen rechten worden ontleend ten aanzien van inruil-, aankoop- en/of verkoopwaarde.