

Dopingvrije Atleet...

Moto Guzzi. Tachtig jaar historie. Met vallen en opstaan. Met glorieuze hoogtepunten. En indrukwekkende dieptepunten. De Moto Guzzi 850 Le Mans zit zonder twijfel in het rijtje hoogtepunten. En de machine die wij vonden bewijst dat net zo goed als dat hij bewijst hoe beperkt de actualiteit kan zijn.

Even een korte aanloop

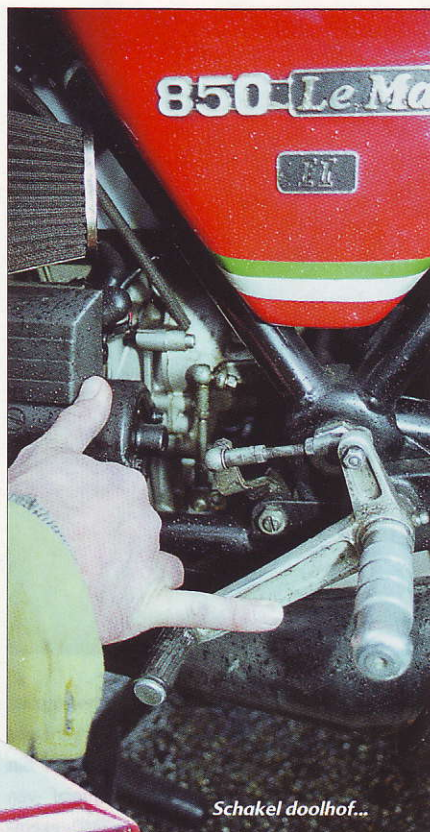
1918. Giorgio Parodi en Giovanni Ravelli waren luchtmachtpiloten. Italiaanse leger- en luchtmacht eenheden hadden indertijd al een reputatie van pure snelheid. Wanneer de vijand naderde waren ze altijd razendsnel weg. Carlo Guzzi was de derde musketier. Hij was monteur en coureur. Ravellio sneuvelde in de oorlog. Neergestort. In 1920 rolde het eerste prototype de deur uit. De nationale luchtmachtsadelaar was ter nagedachtenis van Ravelli hun merkembleem. Via een indrukwekkende reeks éencilinders kwam het zware werk vanaf het midden van de zestiger jaren. De dwarsgeplaatste V-twin van 704 cc had zijn roots in de automobiele en de legerhoek. Lees FIAT 500 en een soort gemotoriseerde muilezel. In 1967 ging de V7 in productie. We praten over 40 pk bij 5.800 toeren. De V7 groeide in 1969 tot 757 cc en werd de 45 paarden sterke V7 Special. Met verstevigde carters en een hoop detailzorg groeide het blok toeristisch door naar 844 cc in de 850GT, de eerste motor die zoveel koppel had dat er zo uit de doos zwarte strepen mee getrokken konden worden. Maar wij volgen nu het sportieve traject. En dat begon in 1972 hoogst indrukwekkend met de V7 Sport. Zitten we op 72 pk en een vijfbak. Die slanke geweldenaar is inmiddels zo gezocht dat er vervalsingen van worden gemaakt. Raadpleeg de club of Theo Lamers. Controleer voor aanschaf altijd de nummers. Wees voorbereid op een deuk in je saldo.

De Le Mans familie

Erg heftig en inmiddels net zo gedateerd. Dan praten we over de Le Mans I en de II. In 1976 kwam de Le Mans 850 in beeld. De roem daarvan is intussen bij veel mensen groter dan die van de V7 Sport. De plankmalle machine was zo zuiver motorfiets, als dat alleen Italianen konden maken. De 844 cc motor had meer compressie gekregen en de Dell'Orto's PHF 36 haptten ongegeneerd grote blokken ongefil-

terde lucht weg op kniehoogte. Met 71 pk stond de Guzzi er goed gevoederd bij. Met een beetje mazzel liep de motor op een haar na 210 kilometer per uur. En dat was in die tijd nog heel hard. Met deze Le Mans had het roemruchte merk uit Mandello in elk geval een wereldprimeur: Het rempe-daal bemoeide zich ook met de voorremmen. Met één voorrem tenminste. Voor veel mensen vereiste dat een te grote gedachtesprong. Echte motorrijders remden eigenlijk nooit, maar als er dan toch eens geremd moest worden, dan alleen met de voorrem. Op de Guzzi was de 'handrem' handig als nadrukkelijke ondersteuning in het heetst van de strijd. Inmiddels is het systeem redelijk ingeburgerd. Ook bij de Grote Merken. Door de keiharde vering en de rotsharde demping had de Guzzi weinig hinder van door het cardan veroorzaakte lastwisselreacties. Die zelfde keihardheid was ook de voornaamste reden achter het goede weggedrag van de rode renners. Wanneer de vering en demping louter symbolisch aangeduid zijn, dan verandert er bar weinig aan de rijwielgeometrie wanneer er bubbels of bochten zijn. Pakken we daar een stijf frame en een laag zwaartepunt bij, dan zit je al gauw goed. Het laatste scherp in de tijden werd natuurlijk gezet door de berijders die ooit model





hebben moeten staan voor de types in de eerste twee delen van de Joe Bar strips. Zestig kilo wegende Zuid Europeanen met een rood was voor de ogen zijn altijd razendsnel. Waarop of waarin ze ook zitten. Dat heerst nu eenmaal...

Huize De Blijbe Inval

Natuurlijk past het prima in het seizoen, maar het is rotweer. Bovendien is het allemaal wat rommelig in Loenen. Er lopen druk gebarende mensen rond en om bij het fotomodel te komen moeten we over een hele stapel op de grond liggende overalls klimmen. Zo kennen we de firma niet. Alle commotie heeft te maken met het feit dat een ontkende Alfist zich met zijn lease gebak dwars door het pand heeft gejaagd. Dat verklaart meteen het ontbreken van de halve voorgevel.

Ons nest Guzzi's wordt naar bui-



ten gesjouwd. Vooralsnog hoeft het geteisterde pand niet in beeld te komen. AMK is verdorie immers geen sensatieblad! De Mille mag als mollig zusje figureren op de achtergrond. De verbijsterend originele Le Mans II is hoofdrolspeler. Samen staan ze dieprood te bewijzen dat alle Japanse fabrikanten het fout doen met hun multicolor schema's. Ergens in 1921 moeten ze bij Guzzi ooit een mega blik 'Guzzi Rood' hebben gekocht. Mooi hoor. En de traditionele lijnen worden met mat zwart gesuggereerd waar ze de moderniteit ten prooi zijn gevallen.

Klein!

Misschien was alles vroeger niet veel beter. Vroeger was alles wel veel kleiner. De Le Mans II was in zijn tijd toch heel wat. De Triumph Bonneville was dat een ruime tien jaar daarvoor ook. En nu? Nu sta je wat verbaasd te kijken naast een motor die door de gemiddelde PizzaCourier op zijn scooter rechts ingehaald en omver getrapt kan worden. Moet je eens kijken hoe klein! En zo smal! Met hele smalle bandjes! Raar hoor... Positief bezien is de Guzzi rank en zo slank als een plank. Het rijmen ging vanzelf, waarvoor dank. Zal aan de maand liggen. De Guzzi is een motor uit de tijd dat die soort op zijn best was. Moderniteiten als gietwielen, schijfremmen en een onderhoudsvrij cardan. Een betrouwbare basic krachtbron met ruim voldoende, maar geen megalomaan vermogen. Een lijnvoering die Hergé zaliger zou aanspreken. Kuifjes befaamde klare lijnvoering. Dat idee. Gestileerde indrukwek-



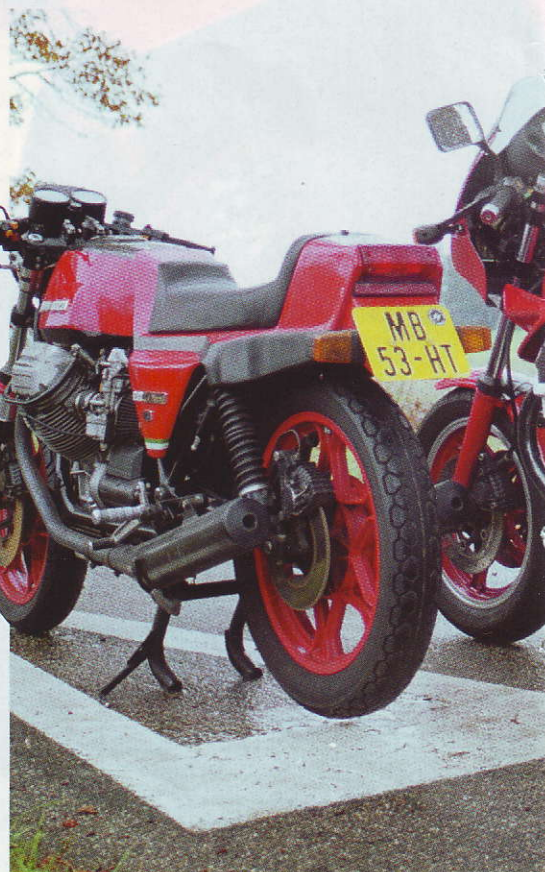
Fisher 'Z' zong er over: The worker

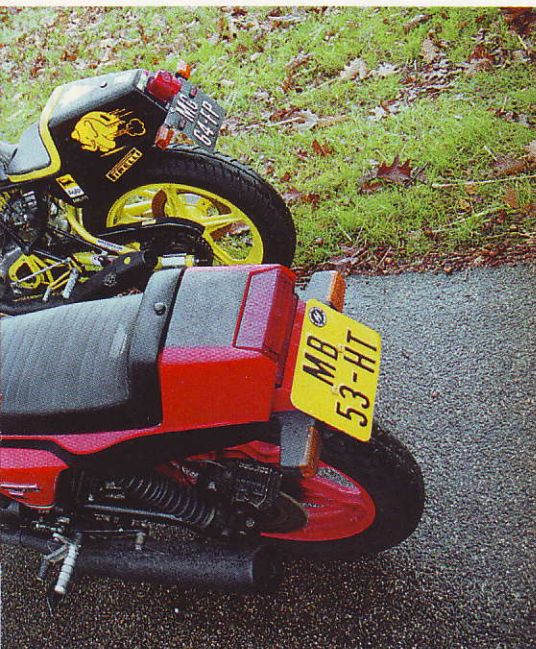
kendheid. De cilinders, de 36 millimeter PHF Dell'Orto's. De no nonsense lijnvoering van het uitlaatsysteem. We worden al knap lyrisch... Linksonder zit de lompe klomp van de bijna industriële Bosch startmotor. Vlak daarbij tref je weer een typisch voorbeeld van Italiaans gesmurf. Kijk nou eens! Dat is toch ongelofelijk... Lijkt een perfect idee voor een kwisje voor de commerciële omroepen. Denk je eens in wat er allemaal gebeurt wanneer je dit sportbeest in zijn werk zet en vrolijk op en neer gaat schakelen. Tussen schakelpedaal en de schakelas zit een heel nest koppelingen, haakse bochten, handstand overslagen. Verbijsterend dat kracht die zo vaak om de hoek wordt gestuurd toch nog op zijn werkplek aankomt. En als je zo met twee vingers voelt, dan zit overal nog plenty speling in ook. Wat schuin omhoog zitten K7N filters. Niet origineel, wel verstandig. Vreemd genoeg heeft deze motor een origineel uitlaatsysteem. Doorgaans kregen deze Renneers direct uit de doos LaFranconi pijpen of de akoestische tegenhangers van die roemruchte brulpijpen. Niks mis mee. Twins produceren doorgaans laag frequent uitlaatgeluid. En dat klinkt mooi diep, donker en dreigend zonder de zenuwachtigheid van een moderne motor met een open systeem. De originaliteit maakt deze motor niet uniek, wel zeldzaam. Doordat de motor rood is kon de artistieke inbreng op de zijdeksels tot twee strips tape beperkt blijven. Heb je toch weer mooi de 'tricolore'. Mooi, goedkoop en makkelijk. En natuurlijk reuze artistiek. Voor en achter hangen er Brembo klauwen om hun licht aangeroeste schijven. Je kan het niet zien, maar we weten het: Deze Guzzi is niet één van de zeldzame TR exemplaren. De close bak was een erfenis uit de racerij en kon optioneel besteld worden. Kostte f 698,- extra. LM's en II's zitten tussen de framenummers VE 11111-13040 en VE 13041-24086. In

Nederland zijn er in het bouwjaar van dit exemplaar zo'n 200 Guzzi's verkocht. Le Mansen met volle Nederlandse historie zijn hier dus zeldzaam. Er zijn er wel via Italiaanse import heel erg achteraf -van beurzen als Imola en door bedrijven als TMC- exemplaren ingeburgerd. Daar is Nederland mooier door geworden. De Mandellanen kwamen getooid met een rijk scala aan kuipjes en of kuipdelen. Of helemaal als naked bike. Wij hebben er niet echt systeem in kunnen ontdekken en houden ons aanbevelen voor aanvullende informatie. Hier staat een Naked Bike avant la lettre. De motor ziet er gemeen ervaren, maar niet doorleefd uit. Hij is rondom goed. Dat heb je vaker met oudere Guzzi's. Soms was de bedrijfsvoering in Mandello wat minder gestructureerd. Werden er dingen van wat mindere kwaliteit wat slordig een soort van gemonteerd. Is er in de loop van de jaren allemaal uitgesleuteld en verse Guzzi's zijn tegenwoordig gewoon goed. Er zijn dus helemaal geen onbetrouwbare Guzzi's in Nederland. Dat mag gezegd worden. En met een druk op de knop trekt de elektromotor de zaak enthousiast rond. Zonder choke er op slaat de V-twin braaf aan. Italiaans onmogelijk verstopt overigens, die choke... Hij dobbert op zijn middenbok. Been erover en zitten. Voelt aan alsof je op zo'n paard in de gymzaal zit. Allemaal jeugdherinneringen van iemand die niet goed in gym was. De zit is lang, laag, gestrekt en gespeend van comfort. Met een zet vanuit de heupen rolt de Guzzi van zijn standaard. Het stangendoelhof in de buurt van de bak werkt boven verwachting. "Klakk!" In zijn één rolt de Le Mans door zijn K&N's snuivend weg. De koppeling werkt veel prettiger dan die van de Laverda waar we recentelijk mee mochten spelen. Dit werkt goed. Hoppa, in zijn twee, drie en vier. Rustig aan.

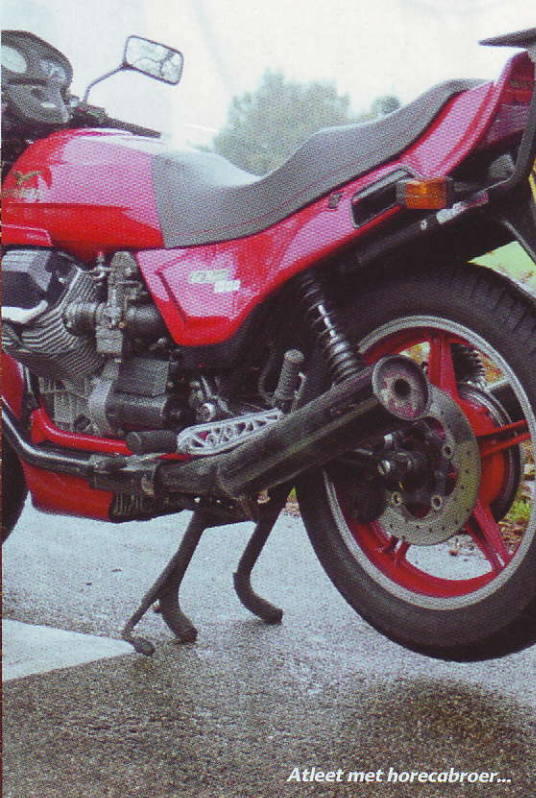


In de komende Motor Emotion laten we dus zien dat het nog sneller kan





kan je weldegelijk stevig de hoek om. Met inachtna-me van het natte wegdek is dat keer op keer te be-wijzen. Het is alleen zo dat de ronkende twijn -gek is dat met open luchtfilters of kelken en LaFranconi- of Contipijpen ronkt zo'n fiets niet. Dan proest, rochelt en blaft hij- nadrukkelijk klassiek de hoek om gezet moet worden. Rechtop blijven zitten en de motor wegdrukken. Niks geen buitenboord gehang of zo.



Atleet met horecabroer...

Technische gegevens:

	cilinh.	gew.	Verm. (SAE)	Top
De V7 Sport:	748cc	206 kg	70 pk@7000 omw	200 km/u
Le Mans I: -'76	844cc	215 kg	71pk@7100 omw	209 km/u
Le Mans II: -'81	844cc	210 kg	76pk@7600omw	220 km/u
Le Mans III: -'85	844cc	210 kg	76pk@7700 omw	220 km/u

De hevig herstylede III had zijn puurheid verloren. De hoekige cilinders en de vormgeving van de toegevoegde kunststof 'voegden niets toe'. Houdt nu wel prettig goedkoop. Maar daar is alles voorlopig mee gezegd...

Le Mans 1000: 949cc 81pk@6600omw 210 km/u

De 1000 was nog maar verre familie van de directe afstammelingen van de V7 sport. Bij de 1000 was de fabriek van de klassieke maten afgestapt. De LM 1000/IV had zelfs de indertijd obligate 16 duims wielen. Doordat die de motor voor veel mensen te nerveus liet sturen kwam er bij de LM 1000/5 weer een 18 inch wiel in. Qua vormgeving was de Le Mans 1000 zijn Zuidelijke afgetraindheid kwijtgeraakt. Voor wat betreft de rondingen zat de machine nu in de zelfde hoek als de op dat moment nog niet als volbloed klassiekers geziene Claudia Cardinale, Gina Lollobrigida en Sophia Loren. Grappig ge-noeg komt er hier een duidelijke tweedeling van geesten. Hardcore klassieker rijders zweren bij de plankharde doelgerichtheid van de I en de II. Bijna niemand heeft wat met de III. Maar mensen die ervaring met moderne motoren hebben, die vinden de 'Mille' duidelijk de beter sturende motor... En omdat over smaak nu eenmaal niet te twisten valt, heeft iedereen mooi gelijk.

Maar het beest moet wel voelen wie er de baas is... En het beest moet terug. Naar de omver gereden zaak van de gebroeders van der Starre. Jammer.

De Techniek

Let op. We spreken over Italiaanse motoren. Voor dat ras wordt een scala aan verschillende gegevens opgegeven. Door de fabriek zelf. Ze dromen er lustig op los. Onderstaande gegevens zijn naar eer en geweten bij elkaar gesprokkeld. En in 'HetMotorMagazineInKleur 1979-1980' worden er voor de Le Mans II maar liefst 81 DIN paarden en een top van 230 opgegeven. Het stoffige boekje komt overigens uit Italië, de geclaimde oplage is 1.050.000 exemplaren. En ik ben een beeldschone blonde... Maar besef dat S(ociety) of A(utomotive) E(ngineers) paarden doorgaans tussen de 10 en

15% minder zijn dan hun Duitse D(eutsche) I(ndus-trie) N(orm) stalgenoten. En de topsnelheden? Die zijn doorgaans indrukwekkend genoeg...



Doet het dus ook met droog weer... ITALIANEN ZIJN ZOONO GEPASSIONEERD!

Onze fotomodellen

Beide Guzzi's komen bij Startwin uit Loenen (GLD) vandaan. Uit passie staan daar altijd wel een paar (Italiaanse) klassiekers in de showroom. De 850 is een 1980'er en kost een eerlijke 7.000 Nederlandse Gulden. In 1985 rolde de 1000 van de band. Dat is pas 47D. kilometer geleden gebeurd. En de technische know how voor die Italiaanse veteranen is ook uit voorraad leverbaar vanuit Loenen. Via de landelijke Moto Guzzi specialist Theo Lamers uit Nijmegen kwam er een hoop specialistische informatie plus het verhaal dat de firma in Mandello een hele partij twintig jaar oude NOS (New Old Stock) heeft geadopteerd...

Op en neer

Aan het begin van de zestiger jaren ging het erg goed in Mandello. In het midden van de zestiger jaren gingen de oprichters met pensioen. Toen begon Het Management. Dat heerst nog steeds op veel plekken. Moet je voor oppassen. De motormarkt veranderde. Er werd gefliert met de brommermarkt. Het ging mis. In 1966 maakte de fabriek een noodstop, het jaar daarop een doorstart onder nieuwe vlag. 1973 Bracht weer een nieuwe eigenaar, Alejandro De Tomaso, de Argentijnse automagnaat. Die man bracht niet de verwachte kapitaalinjectie maar liet de soep twintig jaar lang op een laag vuur sudderen. Allerlei verhuisplannen vanuit het historische pand en nog een berg moeilijkheden hebben er overigens nog steeds niet toe geleid dat Moto Guzzi historie is. Moto Guzzi heeft historie. En momenteel gaat het weer best.