

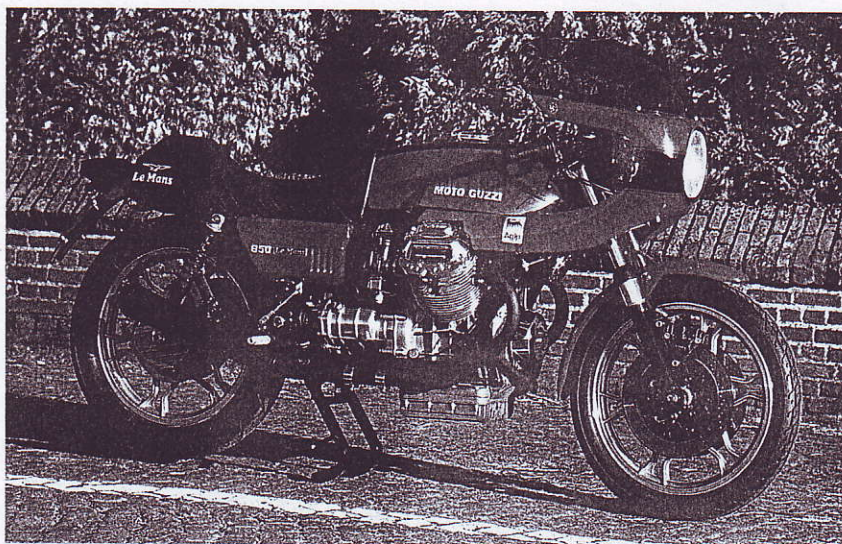
Leo van der Linden
Foto's: Axi Press

MOTO GUZZI

850 LE MANS 1975-78

EEN VOORUITSTREVENDE MOTOR DOOR DE SOM VAN ZIJN PRIMA ONDERDELEN

Toen Moto Guzzi in 1975 op het Salon van Milaan de 850 Le Mans voorstelde, legde het merk de grondslag voor de meest populaire Moto Guzzi ooit. Van bij de eerste tests bleek hij niet alleen een bloedmooi plaatje, maar koppelde hij onmiskenbare sportieve eigenschappen aan comfortabele toerkwaliteiten.



De zeer gestileerde Le Mans '77, hier gezien aan de cardanzijde.



Nochtans verliep de introductie niet geheel zonder kritiek. Toen de Le Mans in Milaan zijn première beleefde, had ik net mijn job bij het Belgisch autotijdschrift "MotorenSport" geruimd voor het hoofdredacteurschap bij het pas opgerichte "Flash Motor", Vlaanderens allereerste onafhankelijk motormagazine. De lancering van de Honda CB 750 in '68 had de motorindustrie nieuw leven ingeblazen. Je moest altijd nog wel goed gek wezen om met een motor te rijden, maar die bende gekken groeide als een tros tomaten in de zon. En de motor hero-verde stilaan zijn plaats in het straatbeeld. Dat was zo'n beetje de tijdgeest toen de Le Mans op de wereld kwam. Als opvolger van de V7 Sport en de uitgesproken sportieve S3, was hij de rivaal van de bijzonder strak sturende Ducati 900SS. Hij was aangekondigd voor 81 pk bij 7600 omw/min en zou 225 km/uur snel lopen, maar in werkelijkheid had hij maar 71 pk bij 7300

omw/min aan boord en kreeg niemand er meer uit dan 210 km/uur. Op papier kwam hij dus net iets te kort tegenover zijn concurrent. Niettemin was hij één van de weinige motoren die de kaap van de 200 verpletterden. En dat was toch een hele pluim op zijn hoed. De kritiek verstomde snel helemaal toen bleek dat je je met de Le Mans tot 150-160 km/uur in het snelste achterwiel vastbeet, elke bocht instuurde met twee vingers in de neus en remde als op rails. En het beste komt nog. Waar ik met mijn 900SS in de stad of bij druk verkeer al gauw de kramp in mijn polsen kreeg, door de druk van mijn gewicht op het stuur en het trillen van de voorvork, zat je op de Le Mans als in een zetel. Relax. Hij was net zo goed toer- als sportfiets. In de wandelingen van Mandello del Lario werd gefluisterd dat dit kwam omdat de marketingafdeling zich met de zaak had bemoeid en de Le Mans ook de Harley-rijdende Amerikanen moest

kunnen verleiden. Dat was trouwens ook de reden waarom het schakelpeedaal nu links in plaats van rechts stond, een verplichting voor de homologatie in de USA.

De Le Mans was niet alleen de opvolger van een geëvolueerde V7 Sport - de eerder op het jaar gelanceerde 750 S3 - hij was er ook de fiere erfgenaam van. Men had als het ware de zeer sportieve S bevrucht met het stuifmeel van de imposantere 850 T3 toermotor. De Le Mans had het 850 blok met een hogere compressie (10:2), grotere kleppen, een snelle nokkenas, 36 mm Dell'Orto carburatoren met acceleratiepomp en open kelken, en een andere uitlaat. Hij had ook het ingenieuze gekoppelde hydraulisch remsysteem van de 850cc racers waarmee Ernesto en Vittorio Brambilla in 1972 ei zo na de Bol d'or wonnen. Ze reden liefst 20 van de 24 uren aan de leiding, toen een val en daardoor een weerbarstige versnellingsbak ze van de eerste plaats verdrongen

SPELEN MET EMOTIES

Het duurde nog tot eind '76 alvorens wij in België lieflijk kennis konden maken met de veelbesproken Le Mans. De heer Lejeune van invoerder Kamoto in Kobbegem stelde gedurende 8 dagen een exemplaar met knalrode benzinetank ter beschikking voor een test in ons magazine. Er was ook een blauwgrijze variant en heel eventjes zelfs een witte Le Mans. Daar stond hij dan. Een schoonheid die zowel tedere als viriele gevoelens opriep, fijner afgewerkt dan de S3 en toch bijna even agressief. De ontwerpers hadden blijkbaar met die gemengde gevoelens willen spelen door het gebruik van de materialen: het mat aluminium van motorblok en aandrijving in scherp contrast met het glimmend zwart buizenframe, de lichtmetalen velgen en een kanjer van een matzwarte uitlaat, de ranke hevigrode tank en batterijschild, afgewerkt met het kort zwart en iets te hoekig zadel, en tenslotte het sportief en niet verstelbaar clipons-stuur dat schuilging

achter het kleine halftopje. Het gangwisselpedaal was naar links verplaatst en de cardanas was behoorlijk smaller dan bij zijn voorgangers, een beetje discreter dus, wat veel beter paste bij de design.

De voorvork en achtervering waren aanvankelijk geleverd door Ceriani, maar op de Le Mans van onze test zat al een Paioli voorvork. De voortreffelijke dubbele doorboorde schijf voor en de enkele schijfrem achter kwamen uit het werkhuis van Brembo. De aller-eerste exemplaren althans waren uitgerust met Metzeler: vooraan 3.50 H 18 Rille 10, en achter 4.10 V 18 Block C7 Racing Profil.

Het nieuwe motorblok kwam met 83 mm boring en 78 mm slaglengte aan precies 844cc, net als de racers uit '72. Het werd gevoed door twee 36 mm vergassers met acceleratiepomp, startspoeiers (choke), het goed zichtbaar bedieningsmechanisme van de gas-schuiven bovenop en aanzuigkelken. Geen luchtfilters maar wel plasticen gaasdopjes, zogezegde stenenvangers. De relatief hoge compressie van 10:2 verplichtte je om super te tanken terwijl de meeste motoren zich doorgaans tevreden stelden met de goedkopere gewone. Vrij nieuw was de verwisselbare oliefilter, die Moto Guzzi nog niet zo lang op dit soort van motoren gebruikte, maar daarover meer in het hoofdstuk onderhoud.

De Le Mans had al de forse einddem-pers op de uitlaat die we vandaag de dag kennen, maar die toen vrij revolutionair waren. De twee uitlaten waren verbonden met twee balanspijpjes. Een Moto Guzzi Le Mans I is gemakkelijk te onderscheiden van de latere versies. Eind '78 stelde het merk een opvolger voor, de Le Mans II, eigenlijk meer een technische update. De trekkende remklauw (voor de vork geplaatst) werd een duwende remtang (achter de voorvork), de mechanische stuurdemper werd hydraulisch.

▲ Niet alleen bij 't rijden voelt de Le Mans licht aan, ook bij 't manoeuvreren.
Op de foto Luc Meersmans.

▲ Ik kon niet wachten tot ik mijn motorpak aanhad om de fysieke kennismaking met de Le Mans te hernieuwen...

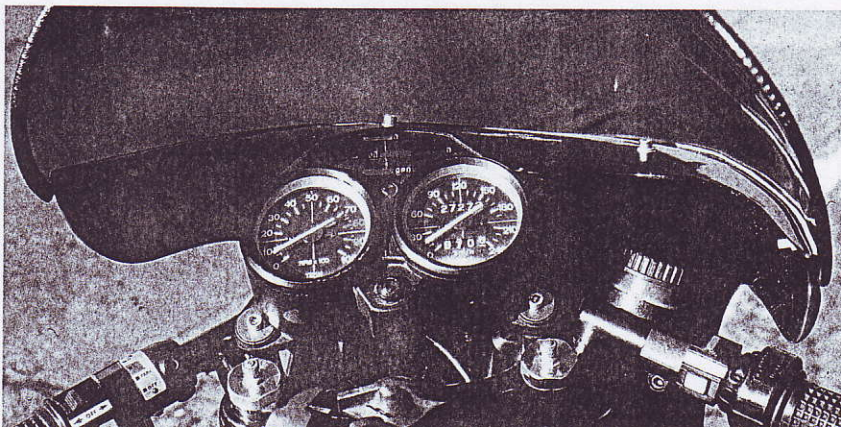
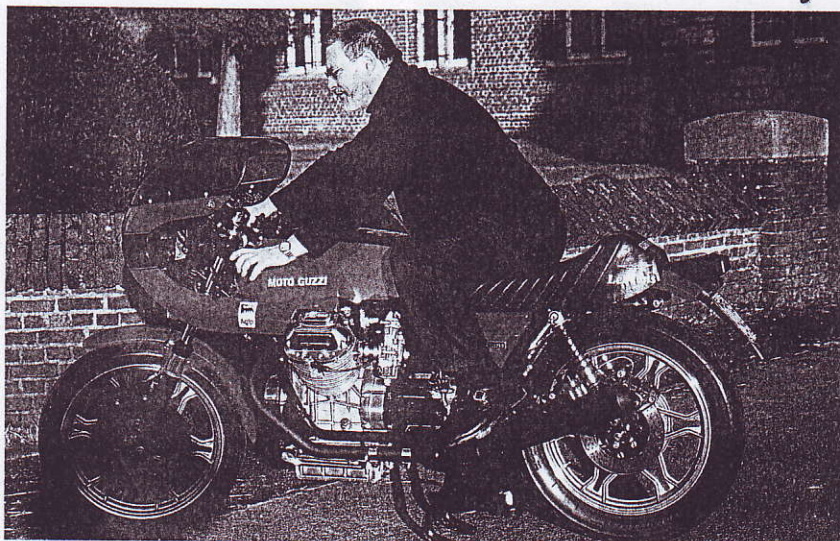
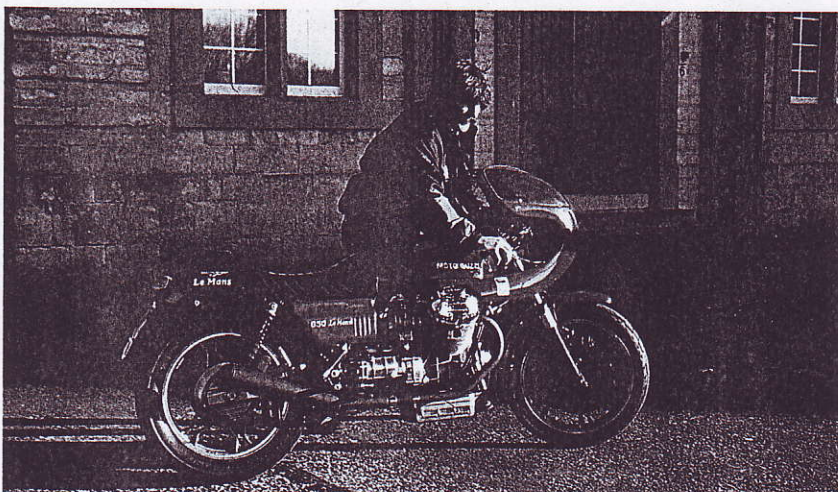
► Klassieke voorpartij met twee ronde klokken, tweedelig stuur en een forse stuurdemper.

VAN RONNY RENDERS

Met de medeplichtigheid van classic voorzitter Jochem De Vriendt van de Moto Guzzi Club, trof ik in de provincie Antwerpen een 1977 Le Mans in beter-dan-showroom staat. Luc Meersmans, die een voorliefde heeft voor uitgesproken sportieve Italianen, is een perfectionist. Wanneer hij zijn hart verpandst aan een motor, moet die niet alleen glimmen tot in het kleinste hoekje maar moet hij ook spinnen als een kat. Geen bijgeluidje mag te horen zijn.

Omdat hij mij nog kent uit een vorig leven, toen ik gemeenzaam de naam Leo Ducati droeg, omdat hij zo een beetje een collega is sedert hij het clubblad bijna volschrijft en omdat we na twee seconden reeds als gepatenteerde roddelantes herinneringen ophaalden aan vervlogen heroïsche motorlegenden, was hij bereid zijn ultieme Le Mans ter beschikking te stellen voor een rijtest. Nog wel in putje winter. Je ziet trouwens aan de foto's hoe laag de zon in die periode van het jaar staat.

Luc kocht zijn motor bij zo een motor-



legende, coureur en Paris-Dakar boegbeeld Ronny Renders, die toen in Antwerpen aan de Turnhoutsebaan een obscuur winkeltje had.

Wanneer ik oog in oog sta met de 850 Le Mans, verbaast het mij dat dit monster-van-de-weg, zoals hij in mijn herinnering leeft, er zo rank en zo freel uitziet. Maar natuurlijk, als je bedenkt dat onze hedendaagse superbikes een 190/55 achterband hebben en de Le Mans een magere 110/90... Bovendien was deze 850 altijd al een compacte en lage motor ondanks de toen gebruikelijke 18" wielen.

Ik heb mijn laarzen en motorpak bij, maar ik kan niet wachten om de fysieke kennismaking met de Le Mans te hernieuwen en kruip in mijn burgerkleden op de motor. Zijn combinatie sport/toer eigenschappen indachtig blijkt de zithouding toch zeer sportief door de redelijk achteruitgeplaatste voetsteunen en de tweedelige clipons. Nu al voel ik hoe licht hij aanvoelt. Dat dankt hij vooral aan het laag zwaartepunt, want uiteindelijk is 225 kilo niet echt een pluimgewicht.

Net zoals sportieve rijders dat in de jaren '70 deden, heeft Luc Meersmans zijn Le Mans op verschillende punten verbeterd. De oorspronkelijke halftop heeft plaats gemaakt voor een grotere en vooral bredere Seby Poli en het zadel is vervangen door een Guilaro, in die jaren een bijzonder populair merk. Luc heeft het carter verlaagd, monteerte Stucchi uitlaten, een oliegestuurde stuurdemper en aluminium cilinderbeschermers. Ergens in de jaren '80 verving hij de oorspronkelijke achtervering door een Marzochi gasdemper met expansievat. De wielen zijn geschoeid met een Avon Super Venom AM 18 band achter en een Roadrunner AM 20 vooraan.

Eens omgekleed, wil ik natuurlijk zo gauw mogelijk de weg op. Terwijl ik start, neem ik de voorpartij in mij op met de twee ronde tellerklokken (met de snelheidsmeter tot 240 km/uur), de forse stuurdemper, het remolievaatje en de bedieningsknoppen. Geen spiegels of pinkers, al zijn de knoppen voor deze laatste wel aanwezig. Er zijn er nog die 'die rommel' er in de seventies gewoon afgooiden... Pinkers waren kwetsbare onderdelen en zaten bij de meesten thuis in een schoendoos...

RIJDEN MAAR

Tiens... een startknop. Mijn 900SS had nog een kickstarter. Het valt op hoe vlot de motor van deze Le Mans aanslaat. Luc heeft werkelijk zeer veel verbeterd aan zijn 850, want zo vlot starten deden deze dingen vroeger niet altijd. Het geluid is rauw, typisch voor een tweecilinder, niet storend maar eerder aangenaam. Je voelt 'm lichtjes stampen en bij korte gasstootjes voel je de carburatorkeeltjes als het ware slikken.

Ik draai de straat op, ga op de voetsteunen staan omdat mijn motorbroek bij mijn knieën trekt, ga weer zitten, vind automatisch de goeie houding en trek de hele handel wijdoopen. Luc heeft de motor al opgewarmd en ik voel hoe de soepele twin zijn paarden ment. Tot 4000 omw/min voel ik, weliswaar goed onderdrukt, de typische trillingen van de twin. Men zegt dat dames dit zeer aangenaam vinden. Daarboven ademt de V-motor vrijuit en blijft progressief doortrekken.

Het gekozen traject bevat helaas weinig bochten en uit verveling ga ik wat zigzaggen, om het eenheidsgevoel met de machine te verhogen. Luc interpreteert

dat verkeerd en vraagt of hij de balhoofdschoek te sterk heeft aangespannen. De Le Mans stuurt wel strak, maar dat heb ik graag.

Ik haal natuurlijk niet het onderste uit de kan met dit kleinood, dit verzameljuweel, maar in de enkele bochten die ik kan afwerken voel ik hoe de Guzzi zichzelf de bocht ingooit. Bij het aansnijden heb je heel eventjes de vrees dat je aan het stuur zult moeten hangen, maar middenin de bocht al zou je gezellig een kop koffie kunnen drinken, zo'n zeker gevoel geeft deze fiets.

Het schakelpatroon herken ik van mijn ouwe Ducati; als je wat onachtzaam open afschakelt krijg je tegenspraak tussen 1 en 2, maar als je op het juiste toerental en mits bewust bedachtzaam schakelen op- en neertrapt hoor je geen kik.

Je zou denken dat zo'n Marzochi gasdemper synoniem staat voor harde vering, maar de Le Mans stoort zich niet aan de vele oneffenheden in de weg. Zeer vreemd is dat de Le Mans eigenlijk niet inveert vooraan als je in de remmen gaat. Dat komt natuurlijk door het gecombineerd hydraulisch remsysteem. De kracht van de voetrem wordt door een remkrachtverdelers 70% naar één van de twee schijven in de voorvork gestuurd en 30% naar de achterrem. Daardoor gaat ook de achtervering gedeeltelijk in, wat het duikeffect opheft. En het spreekt voor zich dat het remsysteem uiterst doeltreffend is.

Heeft de Moto Guzzi dan helemaal geen ouderdomskaaltjes? Dat zou je tenminste denken als Luc zegt dat hij geregeld met vrienden met moderne motoren gaat rijden en dat ze hem niet lossen, toch niet onder de 160. Maar na een half uurtje rijden in druk verkeer, begint mijn rechterduim op te spelen. Een doffe latente sluipende pijn, veroorzaakt door het feit dat je die ouwe gaskabels echt moet opentrekken en kracht moet blijven uitoefenen om ze open te houden. Dat zijn wij met onze moderne systemen niet meer gewend.

Tijd dus om weer met beide voeten op de grond te gaan staan en de Le Mans I terug te schuiven naar zijn fiere rechtmatige eigenaar.



De Le Mans is niet alleen wendbaar maar ook comfortabel in het stadsverkeer.

BESLUIT

Ik heb de Le Mans altijd een fijne motor gevonden, maar zo'n proefrit met een 26 jaar oude motorfiets heeft mij echt verbaasd. Moto Guzzi heeft in 1975 - en geheel zonder extravagante middelen - een vooruitstrevende motor gebouwd die geniaal is in zijn eenvoud, dank zij de som van de vele uitstekende onderdelen. Hij was dan ook niet goedkoop. In de eerste helft van de jaren '70 kostte een Japanse 750cc een goeie 120.000 ouwe Belgische franken (2.975 euro) en de Guzzi Le Mans kostte in '77 liefst 175.000 fr. of 4.338 euro! Helaas weerspiegelt dat verschil zich niet in de waarde van klassieke Le Mans modellen. Waar voor sommige andere sportieve Italiaanse motoren uit die periode (in goede staat) gemakkelijk meer dan 10.000 euro wordt neergeteld, gaan de meeste Guzzi's Le Mans van de hand voor 5.000 tot 8.000 euro. Wie graag een klassieke Italiaan in zijn garage wil hebben, weet dus waar hij moet naar uitkijken.

RACEKIT VOOR DE LE MANS

Korte tijd na de lancering bracht Moto Guzzi een racekit uit voor zijn Le Mans. Guzzi had zich (zagezegd) officieel teruggetrokken uit de competitie en men hoopte dat veel privérijders zich zouden inschrijven voor de nationale kampioenschappen.

Dat was geen ongebruikelijk maneuver in die tijd bij de Italiaanse constructeurs. Ook Ducati had een racekit voor zijn 750SS, bestaande uit 40 mm carbu's met kelken, sproeiers, Lanfranconi uitlaten en tandwielen.

De kit voor de Guzzi bevatte een hete nokkenas, 40 mm Dell'Orto carburatoren zonder acceleratiepomp en twee inlaatspruitstukken om deze te monteren, een set dichtingsringen en open uitlaten.

Daarnaast konden onderdelen in de versnellingsbak vervangen worden waarmee de primaire overbrenging van 17/21 kon gewijzigd worden in 17/22 of zelfs 16/22.

Tenslotte was er nog de mogelijkheid om de diverse tandwielparen van de onderscheiden versnellingen te veranderen en zelfs om de cardan van de Hydra Convert te gebruiken (eindoverbrenging 9/37 i.p.v. 7/33). Dit laatste was op de meeste circuits immers nodig omdat, met de close ratio versnellingsbak, de oorspronkelijke cardanas de topsnelheid beperkte tot zowat 180 km/uur.

Die kits waren echte racekits, waarbij alleen de open uitlaten al een winst van 5 tot 6 pk opleverden. Toch werd de kit, of delen ervan, vaak gebruikt op gewone straatmotoren. Ja, zo waren de seventies...

Moto Guzzi Le Mans 850

TECHNISCHE GEGEVENS

MOTOR: Luchtgekoelde 2-cilinder V-motor 90°, 4-takt, stoterstangen - Boring x slag: 83x78 mm
Cilinderinhoud: 844cc - Compressieverhouding: 10.2:1 - 2 x 36 mm Dell'Orto carburatoren - Accu-bobine ontsteking
Elektrische starter (0,6 pk).

TRANSMISSIE: Droge platenkoppeling - Tussenas met tandwieloverbrenging
Overbrengingsverhouding: 17/21 - 5 Versnellingen: 2,000; 1,355; 1,047; 0,869; 0,750
Secundaire transmissie: cardanas (overbrengingsverhouding 7/33).

RIJWIELGEDEELTE: Dubbel wiegframe met afneembaar subframe - Banden: voor 3.50x18 en achter 4.10x18
Remmen: voor dubbele hydraulische schijf 300 mm en achter enkele schijf 242 mm
Wielen: gegoten lichtmetalen velgen - Benzinetank: 22,5 liter.

MATEN EN GEWICHTEN: Lengte: 2.190 mm - Wielbasis: 1.470 mm - Brandstoftank: 22,5 liter
Drooggewicht: 198 kg - Rijklaar gewicht: 225 kg.

PRESTATIES (fabrieksopgave): Maxivermogen: 59,5 kW (81 pk) bij 7600 tpm - Kwartmijl sprint: 12 sec Top: 215 km/u.
PRIJS (in 1977): 139.407 BEF + 25% BTW = 174.300 BEF inclusief (4.320,18 Euro).

PRODUCTIE

Van de Le Mans 850 (toen heette hij nog niet Le Mans I) werden in het totaal 7.036 stuks gefabriceerd (kadernummers VE 11111 tot VE 18146):

1975:	219	1977:	2.548
1976:	2.532	1978:	1.737

Je kunt de productie van de Le Mans I uitsplitsen in twee versies:

Versie 1 (1-zit en rond achterlicht): 1.929 stuks (VE 11111 t/m VE 13040)

Versie 2 (2-zit en rechthoekig achterlicht): 5.105 (VE 13041 t/m VE 18146)

Voor de statistici: de Le Mans II is geproduceerd van 1978 tot '80 (kadernummers VE 18147 tot 25481).

