



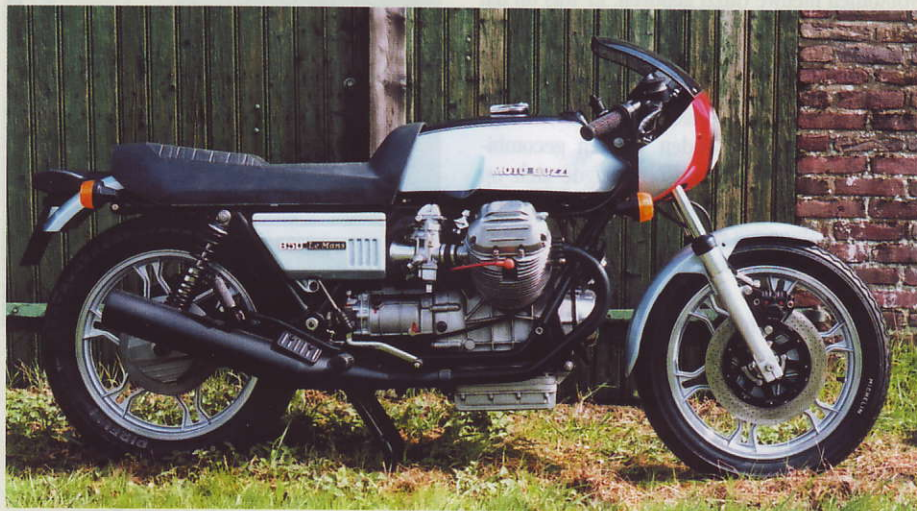
# MOTO GUZZI

**V850**  
**Le Mans**





**E**en klassieker met gietwielen? We geven toe, het is voor sommige lezers misschien even wennen. De in november 1975 tijdens de motorshow in Milaan getoonde V850 Le Mans was het voorlopige resultaat van vier jaar ontwikkeling vanaf het prototype; een destijds aangepaste "telaio rosso". Deze overtreffende trap van de succesvolle V7 Sport had alles wat een superbike moest hebben. De lage smalle motorfiets combineerde sublieme stuuereigenschappen, hoge topsnelheid, fantastische uitstraling en een onnavolgbaar geluid. Hans Smid beschrijft de totstandkoming van Guzzi's snelste klassieke V-twin.



Deze blauwe Le Mans werd deskundig gerestaureerd door Ton Bovee uit Meerlo en had eigenlijk nog maar 14.000 km achter de banden zitten.

### De adelaar slaat beide vleugels uit

Moto Guzzi, dat vanaf de stichting in 1921 zulke glorieuze tijden had gekend, was rond 1964 in grote moeilijkheden. Carlo Guzzi stierf bijna symbolisch in november van dat jaar op 75-jarige leeftijd. Hij had de laatste jaren van zijn leven lijdzaam moeten toezien hoe de fabriek onder leiding was gekomen van een nieuw bestuur. De familie Parodi had het gehele familiebezit in de firma moeten stoppen om een faillissement te voorkomen. Belangrijke beslissingen moesten genomen worden om de beroemde Italiaanse firma voor de ondergang te behoeden. Er verschenen donkere wolken vanuit het Oosten, al leek de bui toen nog over te drijven. Guzzi had op de internationale circuits furore gemaakt met spraakmakende multi's, waaronder de legendarische V8 'Otto Cilindri' van Cesare Carcano. Op straat waren het echter nog steeds simpele zware ééncylinders zoals de Dondolino, Astore, Superalce en Falcone die het straatbeeld beheersten. Het werd hoog tijd voor een nieuw type motor in de zwaardere inhoudsklassen. Daar bemoeiden de Japanners zich toch niet mee. De motorwereld was volop in beweging. "Better start swimming, or you'll sink like a stone" van Bob Dylan was niet aan dovemansoren gezegd. Er kwamen andere tijden. In Mandello waren wel vakmanschap en de capaciteit aanwezig, maar het ontbrak aan een slagvaardige en moderne directie. Er werd verder door teveel mensen gewerkt aan een relatief lage productie. Een

goed product dat in grote aantallen kon worden afgezet, zou uitkomst kunnen bieden. Dat product werd aanvankelijk nog even gezocht in de bromfietssector, want er was tijd nodig om een moderne zware machine te ontwerpen. Een 500 cc single was de zwaarste machine die Moto Guzzi de klant op dat moment kon bieden. Regeren is vooruitzien en Moto Guzzi had gelukkig eind 1957 Carcano al aan het werk gezet om een V-twin motor te ontwerpen, onder andere voor de Fiat fabrieken in Turijn. De aanvankelijk in 1959 als halve liter bedoelde twin werd vergroot tot 650 cc. Met 34 pk had deze krachtbron inderdaad een kleine auto goed kunnen voortbewegen, maar Fiat haakte af. Het idee kreeg verder gestalte in een minder succesvol bergvoertuig, dat in technische uitvoering nog weinig te maken had met de latere V7. In de geest van de voornoemde creaties zou echter wel het nieuwe Guzzi handelsmerk ontworpen worden; de dwars geplaatste luchtgekoelde 90 graden V-twin. Aanleiding voor een nieuwe 700 cc metende V7 was de aanbesteding van de Italiaanse overheid om een nieuwe overheidsmotorfiets te ontwikkelen (zie HMR49). In het moeilijke jaar 1964 begon men met testen van

*Volgens sommigen blijft de V7 Sport toch de V-twin met de meest klassieke uitstraling. Op basis van de eerste V7 Sport werd nog voor deze te koop was gewerkt aan de zwaardere 850 Le Mans.*

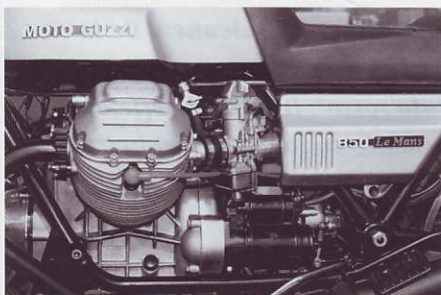
het prototype. Bijna gelijktijdig werd er een burgeruitvoering van de V7 ontwikkeld, die in 1965 al in Milaan te zien was en daar het onderwerp van gesprek werd. De uitkomsten van de testritten door de Italiaanse overheid en door Guzzi's eigen testrijders zorgden ervoor dat Benelli, Laverda, Ducati en Gilera het onderspit moesten delven. De nieuwe V7 was een oerdegelijke motor, waarvan de nazaten Moto Guzzi de daarop volgende decennia goede diensten zouden gaan bewijzen.

### Nieuwe standaard

De roep om zware fietsen kwam niet alleen van de Italiaanse overheid. Aan het einde van de jaren '60 dreef de fabriek mee op het marketing succes van Soichiro Honda, die inmiddels de korte broek had uitgedaan en de strijd was aangegaan met de grote jongens. De motorfiets werd geen plaatsvervanger voor een auto, maar een manier om je te onderscheiden van anderen. Met miljoenenkostende advertentiecampagnes ("You meet the nicest people on a Honda") investeerde vooral Honda Motor Company Ltd. in de toekomst van de motorfiets als beschaafde vrijetijdsbesteding. Een nieuw tijdperk was begonnen en Guzzi had een concurrerend concept om zijn partij mee te 'blazen' met de overgebleven Europese en opkomende Aziatische merken. Uit de degelijk gebouwde V7 zouden enkele superbikes geboren worden, waaronder de mooie en sportieve V7 Sport. Wanneer het aan de nieuwe Benelli en Guzzi eigenaar Alejandro de Tomaso zou hebben gelegen, zou de V-twin reeks echter in 1973 zijn beëindigd. Hij zag helemaal niets in dit type motorfietsen als sportieve machine. De V-twin met cardan zou hooguit geschikt zijn als





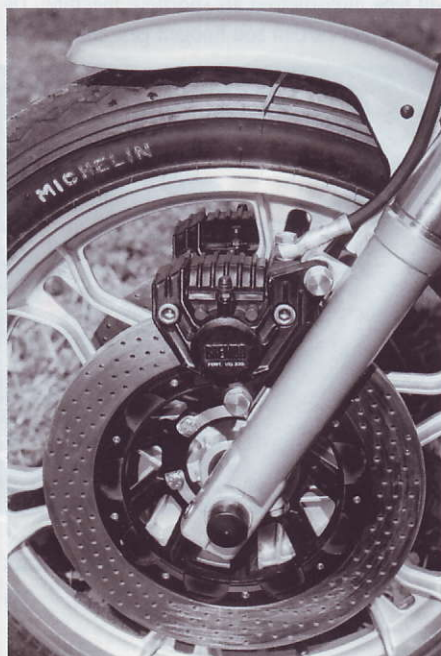


*Het compacte en krachtige motorblok van de Guzzi. De ovale cilinderkoppen zouden bij de Le Mans IV plaats maken voor boekige vormen. In de massale cilinders zaten enorme zuigers, die nog wel eens de neiging kregen om na verloop van tijd door slijtage te 'kantelen'. De forse Dell'Orto 36 mm carburateurs met acceleratiepomp blijven netjes binnenboord.*

toermotor. De Tomaso wedde op een ander paard, dat niet de volbloed zou worden waarop men zo had gehoopt; de Benelli 750 Sei. Gelukkig konden Lino Tonti en zijn team van medewerkers hem ervan overtuigen, dat de 850 twin wel degelijk sportieve capaciteiten had. Dit was feitelijk vanaf de Bol d'Or 24 uren race in 1971 al bewezen met de endurance machines op de internationale circuits. Met aanzienlijke vertraging kwam er eindelijk een productiemodel, dat weer tot de verbeelding zou gaan spreken. In tegenstelling tot de modellen 750S en S3 zou hij echt iets gaan toevoegen aan de V7 Sport. De opvolger was zijn voorgangers wat capaciteiten betreft in alles de baas. Het was de 850 Le Mans, die een nieuwe standaard neerzette in de zware klasse. Hij kon zich meten met de allerbeste tijdgenoten, waaronder de regerende Ducati 900SS. De zescylinder troefkaart van Benelli was ook in 900 cc versie niet sterk genoeg gebleken om de Japanners te verslaan. De Tomaso mocht dankbaar zijn, dat zijn adviezen met man en macht waren tegengesproken. De 'stomme tweecylinders' van Guzzi zouden achteraf gezien nog een aardig tijdje meegaan.

### Een elegant monster: de 850 Le Mans

Het verhaal van de Le Mans begon feitelijk al voordat de V7 Sport in de showroom stond. Lino Tonti had zijn nieuwe creatie tentoongesteld op de Premio Varrone, een jaarlijkse wedstrijd voor industrieel ontwerp in Varese. In het najaar van 1975 werd na vele in de racerie en op de testbank opgedane ervaringen een



volkomen nieuwe Guzzi geboren. Er was op dat moment veel belangstelling voor de stijl van de zogenaamde café-racers. Ducati had met zijn 750S en SS het goede voorbeeld gegeven en getoond hoe zichtbare techniek en doelmatige vormgeving stijlvol konden worden gecombineerd. Zelfs Harley-Davidson waagde zich op dit terrein met de eigenzinnige XLCR. De nieuwe Le Mans zag eruit zoals een zware sportieve Guzzi eruit moest zien. Het eindresultaat was echter geen optelsom van alle losse componenten. Een blik op de in rood of blauw uitgevoerde zware twin boezemde diep ontzag in, nog voor de startknop kon worden beroerd. Alles aan de Le Mans was een uitnodiging tot een spannend feest, zelfs als hij op de middenbok op de berijder stond te wachten. Wanneer een motorfiets karakter of uitstraling kan hebben, dan was dit er een overtuigend voorbeeld van. Hoewel er ook genoeg gescholden is op de ontwerpstudio van Ghia in het De Tomaso tijdperk; over de vormgeving van deze fiets was op typisch Italiaanse wijze nagedacht. De matzwarte bovenzijde van de fraai gewelfde tank ging over in een lage zit van mooi maar kwetsbaar foam, die een deel van de tank omsloot. De cockpit zat verhuuld in een kleine stuurkuip, die de berijder geen enkele bescherming bood, maar mooi in stroomlijn was met de rest van de motor. De felle oranje balk aan de voorzijde was uit veiligheidsoverwegingen aangebracht. Als je dit racemonster niet aan hoorde komen, dan zag je het smalle silhouet in ieder geval duidelijk in de achteruitkijkspiegel. Behalve enkele verchromde details voerde de matzwarte afwerking de boventoon. Ook het uitlaatsysteem was in deze kleur uitgevoerd, die op de hete pijpen helaas van bedenkelijke kwaliteit bleek. Ook het frame, de koplamp-ring, de steuntjes voor de richtingaanwijzers en de bedieningshandles waren fraaie matzwarte accenten die contrasteerden met het rood of blauw van de eerste modellen. De gietwielen boden een fraaie aanblik, mede door de mooi gestileerde spaken. Vooraan bevonden zich enorme doorboorde remschijven, die uitstekend in staat waren het eenmaal ontketende geweld tijdig te stoppen. Aan de achterzijde waren de afmetingen van de schijf wat meer bescheiden. De stuurschakelaars waren mooi,

*De grote dubbele Brembo remschijven waren d.m.v. een slim remsysteem via het rempedaal in combinatie met de achterremschijf doseerbaar.*



*Het matzwart op het uitlaatsysteem was mooi, maar slechts een kort leven beschoren. Boven de balanspijp wilde het nog wel eens te heet worden voor de bedrading achter het deksel. Een kunststof afstandsring voor ventilatie bood in dat geval uitkomst.*

maar veel te klein en kwetsbaar. Ze waren niet te bedienen met dikke motorhandschoenen aan. Maar alle minpunten werden ruimschoots gecompenseerd wanneer het gas werd opgetrokken en de machine onder extreme omstandigheden op de proef werd gesteld. Iedere bezitter zal kunnen beamen dat er niet veel machines zijn, die zoveel indruk maken als een goed afgestelde Le Mans. In het stadsverkeer is hij niet in zijn element. Zelfs in zijn eerste versnelling ga je al gauw te snel. Te weinig toeren draaien leidt tot bonken en stoten van de heftig protesterende motor. Een Le Mans is gebouwd voor de plekken waar echt hard gereden kan worden. Daarbij valt het op, dat de motor veel sneller rijdt dan de berijder ervaart. Na meting door de schrijver bleek dat de 50 mijl op de klok toch wel degelijk gelijk stond aan 80 echte kilometers per uur! Daarna werd voor alle zekerheid toch maar een kilometerteller gemonteerd.

### Endurance

De naam Le Mans verwijst naar de internationale Bol d'Or 24 uren race, waarbij de zware Guzzi ondermeer succesvol werd ingezet. Het is één van de zwaarste beproevingen in de racerie. De machines moeten niet alleen uitblinken in acceleratie en topsnelheid, maar ook handelbaar blijven onder de moeilijke omstandigheden op het korte circuit. Een etmaal lang wordt het uiterste van mens en machine gevergd met slechts enkele korte pitstops voor tanken, bandenwissel en het afstellen van de motor. In feite was de Le Mans in vergelijking met de



concurrentie een ouderwets type motor met klepbediening door middel van stoterstangen. Alle rivalen van betekenis maakten gebruik van moderne bovenliggende nokkenassen. Maar met de racekit van de fabriek werd er 81 pk uit het robuuste blok geperst bij 7600 tpm, goed voor 220 km/h. Een door Reno Leoni getuned exemplaar met 40 mm carburateurs en 1:10,8 compressieverhouding haalde 90 pk en 230 km/h op het circuit van Daytona. De Le Mans is nooit als fabrieksracer ingezet, maar in de handen van privé renners en importeurs was een opgevoerd exemplaar een geducht wapen bij alle internationale endurance races. Veel van het behaalde succes was te danken aan de inzet van Lino Tonti en fabriekstechnicus Bruno Scola. Hun kennis leidde tot vele geslaagde modificaties, die zowel de productielijn als de officiële racekit van de Moto Guzzi fabriek haalden.

### Opgevoerde T3

De Le Mans had motorisch veel gemeenschapelijk met de 850 T3 toeruitvoering, wat productietechnisch natuurlijk zo zijn voordelen had. Het Benelli Sei avontuur kostte De Tomaso immers al genoeg aandacht, tijd en geld. Zo was de krukas volkomen identiek. De aangebrachte wijzigingen in het motorblok waren echter goed voor een behoorlijke vermogenswinst. De verbrandingskamers waren anders



*De tankdop van een Le Mans sluit tegengesteld aan die van een V7 Sport! Goed om te weten als u bij restauratie eindelijk een goede tank gevonden denkt te hebben.*

gevormd om plaats te bieden aan de grotere 44 mm inlaat- en 37 mm uitlaatkleppen. Een hogere compressieverhouding en lichtere stoterstangen werden toegepast samen met een lichter vlieg wiel (van 12 naar 8 mm) en andere koppelingsplaten. De grotere Dell'Orto PHF 36B carburateurs met acceleratiepomp, ademend door open kelken, maakten de krachtbron aanzienlijk meer concurrerend. Het rijwielgedeelte was in grote lijnen gebaseerd op dat van de V7 Sport. De vorkpoten waren nog steeds 35 mm, maar ze hadden een dunnere wand voor gewichtbesparing. Het

remmen doseerden en scheidden meestal de remcircuits voor de 300 mm voor- en 242 mm achterremschijven.

### Vruchtbare fokstier

De nieuwe fraai vormgegeven tweecylinder was wat prestaties betreft de meest indrukwekkende sportmachine die ooit door Moto Guzzi gebouwd was. Europa bewees bij herhaling dat het anno 1976 nog steeds motoren kon bouwen die beter waren dan wat er uit het land van de rijzende zon kwam. De Engelse motorfietsindustrie stelde weinig meer voor en Moto Guzzi bleek in staat om samen met de andere grote Italiaanse merken nog concurrentie te bieden. De 850 Le Mans was een logisch vervolg op de S3, die weliswaar prima stuurde, maar die wat vermogen betreft geen partij meer was voor de rivalen. Ducati had zijn 750 inmiddels vergroot tot 860 cc en Laverda was zelfs al bij de 1000 cc aangeland. De nieuwe creatie was dus het ideale antwoord op de uitgespeelde troeven van de concurrentie.

De Le Mans zou nog voor vele nakomelingen zorgen, waaruit de waardering van het trouwe Guzzi publiek de daaropvolgende vijftien jaar zou gaan blijken. Het oermodel onderging in de periode '76-'78 enige lichte cosmetische wijzigingen. Zo werd het achterspatbord ont- daan van de grote pukkel en er kwam een fraai geïntegreerd plat achterlicht als vervanger. Het zeer sportieve en uiterst kwetsbare zijje kreeg

### Technische specificaties Le Mans 1976-1978

|                       |                                                                        |
|-----------------------|------------------------------------------------------------------------|
| Motor:                | viertakt 90 graden dwarsgeplaatste V-twin                              |
| Cylinderinhoud:       | 844 cc                                                                 |
| Compressieverhouding: | 1:10,2                                                                 |
| Vermogen:             | 71 pk/7300 tpm                                                         |
| Klepbediening:        | stoterstangen                                                          |
| Carburateurs:         | Dell'Orto PHF 36 BD/BS                                                 |
| Smering:              | tandwielpompe                                                          |
| Koppeling:            | droge plaat                                                            |
| Versnellingen:        | 5 (voet)                                                               |
| Transmissie:          | primaire tandwielen; secundaire cardan dubbel wiegframe                |
| Frame:                | 1470 mm                                                                |
| Wielbasis:            | telescoopvork                                                          |
| Voorvering:           | hydraulische dempers                                                   |
| Achtervering:         | lichtmetalen gietwielen WM                                             |
| Wielen:               | 3/2.15 - 18                                                            |
| Bandenmaat:           | voor 3.50-18, achter 4.00-18                                           |
| Remmen:               | voor dubbele schijf hand/voetbediend, achter enkele schijf/voetbediend |
| Gewicht:              | 215 kg                                                                 |
| Topsnelheid:          | 205 km/h                                                               |
| Tankinhoud:           | 22,5 liter                                                             |
| Oliecarter:           | 3,5 liter                                                              |

*De papierwinkel: owners manuals van alle 850 cc uitvoeringen van de Le Mans, met de aanvullende service manual.*



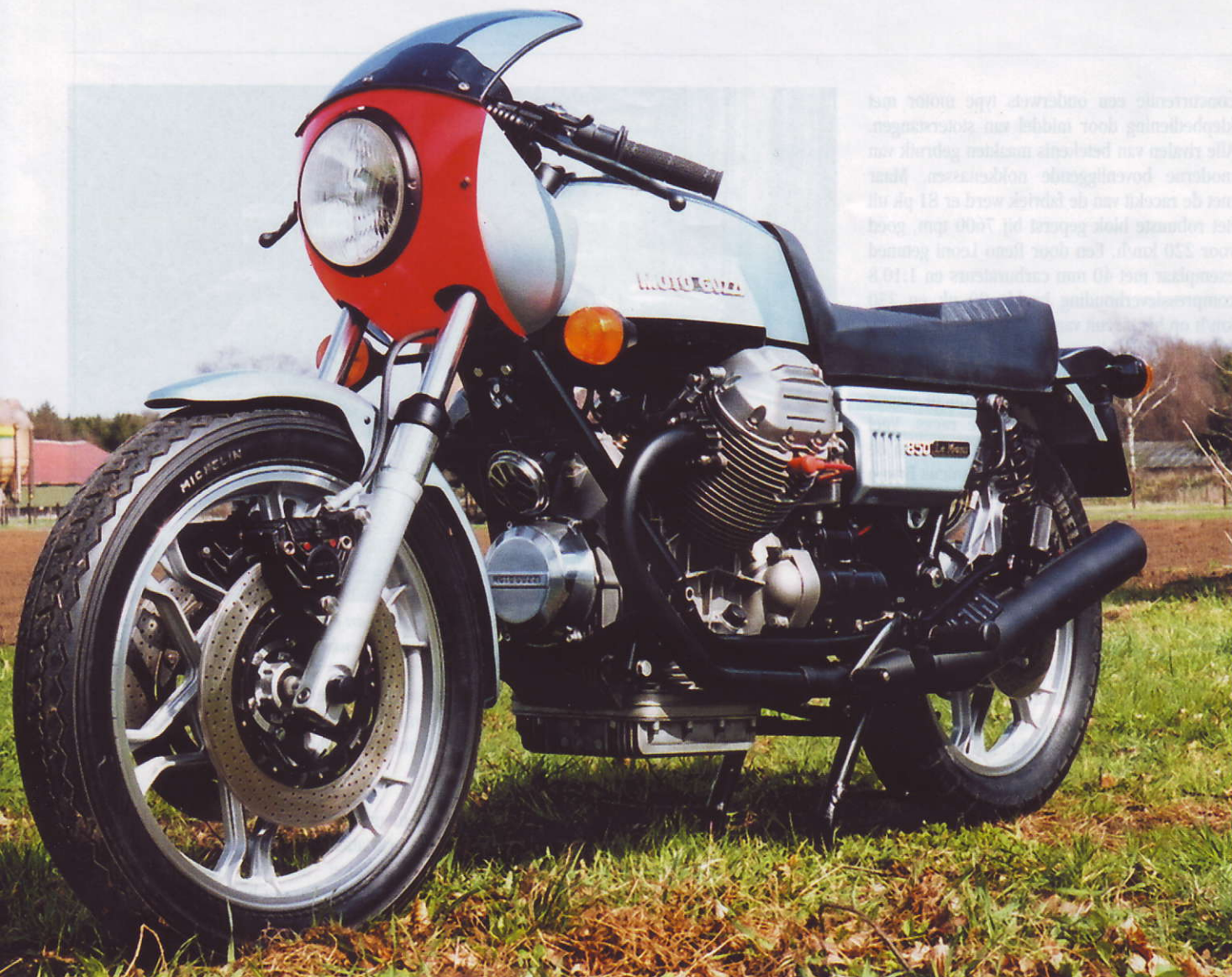
Dit was een superveilige manier van rembediening op een straatfiets, maar racers op het circuit bleven liever zelf bepalen hoe ze hun

meest opvallend waren de FPS gietwielen, die de Borrani Cross velgen met draadspaaikwielen vervin- gen. Het integrale remsysteem van de S3 vond ook zijn plaats op de Le Mans.

### Productieaantallen: (bron: Motociclismo november 2001)

| Type        | productiejaar | aantal | nr. van  | tot      |
|-------------|---------------|--------|----------|----------|
| Le Mans     | 1976-78       | 6200   | VE 11111 | VE 17311 |
| Le Mans II  | 1978-80       | 6976   | VE 17312 | VE 24288 |
| Le Mans III | 1980-85       | 9589   | VF 11111 | VF 20700 |





*De nieuwe 850 van Moto Guzzi kon zich ondanks zijn gedateerde maar betrouwbare motortechniek meten met alle toonaangevende concurrenten. De fluorescerende oranje balk op de stuurkuip moest de zichtbaarheid verbeteren; het was het weinige dat echt in de spiegel van een voorligger zichtbaar was.*

ruimte voor de vriend of vriendin, maar bleef scheuren en uitdrogen. In het cockpitje verscheen een nieuw lampje voor de remdruk en het gehele cockpithuis werd van kunststof zonder rubbers om de tellers. De LM II ('78-'82) verschilde in technisch opzicht licht van zijn voorganger. De 180 mm voorvork van de V7 Sport/S/S3 werd 190 mm, zoals bij de T en T3. In combinatie met een lichte berijder

**Een blik in de cockpit. De schakelaars waren bestemd voor zeer kleine Italiaanse bandjes. Het ruitje belemmerde soms het zicht op enkele controlelampjes.**



waren er stabiliteitsproblemen, zodat latere modellen werden uitgerust met een stabilisator. De remklauwen verhuisden naar de achterzijde van de vorkpoten. Dit gebeurde simpelweg door het omdraaien van de poten, waardoor de aftappunten pardoes aan de hoge kant kwamen te zitten. (We zagen deze oplossing ook bij de Ducati 900SS.) De stalen bussen in de cilinders werden tijdens de productiereeks vervangen door Nigusil cilinders met een harde laag. Dit betekende een aanzienlijke verhoging van de levensduur ten opzichte van de voorloper.

De hoekige vormen uit de Ghia ontwerpstudio begonnen het zuivere karakter van de fiets al aan te tasten, al moet gezegd worden dat het interieur van de nieuwe cockpit een hele verbetering betekende. De hoekige kuip, die de stuurpartij en cilinders omsloot, maakte het tweede model voor de echte Spartanen echter tot een meer beschaafde fiets en bij dit beest doet zoiets de identiteit nou eenmaal toch geweld aan. Op het klepje boven de tankdop zat

**De Le Mans II was beduidend hoekiger en verloor al veel van zijn sportieve vormen.**

ook niet echt iemand te wachten. Bij de LM III ('82-'84) werd de zaak nog hoekiger, maar beperkte de kuip zich weer tot de stuurpartij. De Nigusil cilinderkoppen waren nu standaard en ook de koppen werden hoekig van vorm. Men keerde weer terug naar de 180 mm voorvork. De LM IV ('84-'87) werd vergroot tot





948,8 cc en gebombardeerd tot "1000". Maar net als de daaropvolgende V ('88-'91) was het een model dat al veel te ver verwijderd was van de zo bruto ogende stamvader. Het is dan ook logisch dat de oerversie tot de meest gezochte uitvoeringen behoort.

### Speciale versie: de CX100

Voor de VS werd de CX100 geïntroduceerd. Dit was een LM II met een 1000 cc SP blok (dat kleinere kleppen en cylinders had) en 30 mm carburateurs met een luchtfilter. In de oorspronkelijke versie kwam de LM II niet meer door de strenge Amerikaanse keuring heen. Bovendien wilden de Amerikaanse dealers een 'volle' liter, ook al had hij een minder hoge topsnelheid dan de standaard uitvoering. Op verzoek van de toenmalige Duitse importeur werden er nog 150 stuks 1000 cc versies van de LM II gemaakt met een volle kuip, die nu ook zeer gezocht zijn. Ook van de LM III werd nog een aantal van deze versies voor de Duitse markt gefabriceerd.

*Foto's: Hans Smid*

*Met dank aan Willem van der Togt voor de aanvullingen.*

*Een unieke opname van de Le Mans II. De Amerikaanse fotograaf Seth Dorfler schoot de plaat in 1980 voor een nooit verschenen cover van het motorblad Cycle.*



## Nu verkrijgbaar

Het laatste deel van deze unieke trilogie over de historie van de motorsport.

Dit is geen standaardwerk met daarin alleen maar nuchtere cijfers en feiten maar een uitgave — zoals een encyclopedie — die rijk geïllustreerd is met schitterend foto- en documentatiemateriaal dat veelal nooit eerder werd gepubliceerd. Daar waar nodig heeft de samensteller waar gebeurde smeulige anekdotes en curieuze gebeurtenissen aan de tekst toegevoegd. Het maakt het boek boeiend en prettig leesbaar.

**Nu compleet! - 320 pagina's - Uniek beeldmateriaal - [www.adelinhetzadel.nl](http://www.adelinhetzadel.nl)**

Een uitgave van:

**Works4all**  
Publishing b.v.

Rechtstreeks te bestellen bij:  
Works4All publishing b.v.  
Postbus 211, 7200 AE Zutphen  
Gerritsenweg 13, 7202 BP Zutphen  
Internet: [www.works4all.nl](http://www.works4all.nl)

Ook verkrijgbaar  
bij de boekhandel:  
ISBN 90-808611-1-1