

Guzzi Le Mans voor weekendgenot


MOTO GUZZI



Onorthodoxe Sportieveling

Pieter Evers is een late starter. Tot vijf jaar geleden had hij nog nooit met een motorfiets gereden. Maar hij heeft zich er inmiddels wel ten volle ingegooid. Hij begon met een Moto Guzzi T3, toen een BMW café racer, vervolgens een California T3 en daarna de Le Mans. Nu staat een Martin met Honda-motor in het centrum van de belangstelling. De motorfiets wordt zo veel mogelijk gebruikt voor grote ritten, genre weekendje uit, of voor circuitrijden. Om meer te kunnen genieten van dat laatste is de Guzzi wat krachtiger gemaakt. Luc Freson wilde wel eens weten waar het verschil zit en hoe dat aanvoelt.

Over merkfanaten en modelhistorie

Iemand die probleemloos overschakelt van een Moto Guzzi Le Mans naar een Martin Honda is geen merkfanaat, zoveel is zeker. De man wordt steeds aangetrokken door een nieuw 'project', hij is geen verzamelaar. Hij stopt zijn hobbycenten liever in één fiets. Gelukkig voor mij is de Guzzi nog niet verkocht. Eigenlijk wil Pieter hem liever niet kwijt, want hij heeft er al veel plezier mee gehad ... Enfin, ik heb er inmiddels toch mee gereden. En nu wil ik niet weer de gehele modelhistorie en voorgeschiedenis van de Le Mans gaan opdissen, maar de meeste lezers zullen er wel van gediend zijn dat ik deze fiets op zijn minst even situeer. De V7 Sport was de eerste sportieve dikke twin van Moto Guzzi, opgevolgd door respectievelijk de S en de S3. Om die sportmotor (vraagt een lager zwaartepunt) te kunnen produceren, waren motorblok en frame lager gemaakt. De nieuwe configuratie werd meteen toegepast op het gehele gamma.

De in 1975 gelanceerde Le Mans, die in de plaats moest komen van de S3, heeft dan ook in wezen hetzelfde frame als de T3 uit datzelfde jaar. Het motorblok is ook hetzelfde, maar dan wel met meer aanpassingen. Het beschikt over scherpere nokken, 36 mm carburateurs, grotere kleppen en andere zuigers die een hogere compressie geven. Van een T3 een Le Mans maken mag hoe dan ook geen al te grote problemen stellen.

Het verschil

Ze zien er nochtans heel verschillend uit, zal je zeggen. Terecht! En ze rijden ook anders: terwijl de T3 aanzet tot rustig rijden, zal de Le Mans je tot een meer sportieve aanpak aansporen. Hoe dat dan toch komt? In de eerste plaats door de zithouding, ten tweede door het verschillende motorkarakter. En de toestand tussen de twee oren, natuurlijk. Wie zou er zich een Le Mans aanschaffen om met een paar koffers, beschermt

door een groot scherm, te gaan rondtuffen? Ik schrok me rot: het blijkt al negen (9) jaar ge-

De cockpit met toebehoren. De verhoogde clip-ons bevallen prima. Links standaard LM II-knopjes en rechts modern materiaal, onder het motto "liever functioneel dan origineel". Boven de tellers de verklikkerlichtjes die vanuit rijderspositie nauwelijks te zien zijn, want dan zit de bovenrand van het stuurkuipje in de weg.





De Guzzi van Pieter Evers is van huis-uit een Le Mans II, omgezet naar een model van de eerste serie. Een wat onorthodoxe sportieveling dus, maar mooi is 't wel en zo'n ombouw is wel vaker toegepast.

leden te zijn, dat ik mijn laatste Le Mans-'test' deed. Toen ging het om het eerste type ('75-'78). Die van Pieter is een Le Mans II ('78-'81), in de jaren '90 geïmporteerd uit Italië, cosmetisch omgezet naar een Le Mans. Puristen zullen het voorhoofd fronsen.

Hij ziet er van ver uit als een I (opzettelijk foutje voor de duidelijkheid: de eerste Le Mans heette gewoon "Le Mans", de Romeinse cijfers zijn pas bij het volgende type toegevoegd), maar 't is wel degelijk een II. Het kuipje en bij voorbeeld de richtingaanwijzers (met reflectoren) maken er een bont, niet-orthodox geheel van. Maar dat was allemaal ook de bedoeling niet: de motor is niet puntgaaf en Pieter is niet echt een poetsje want ...

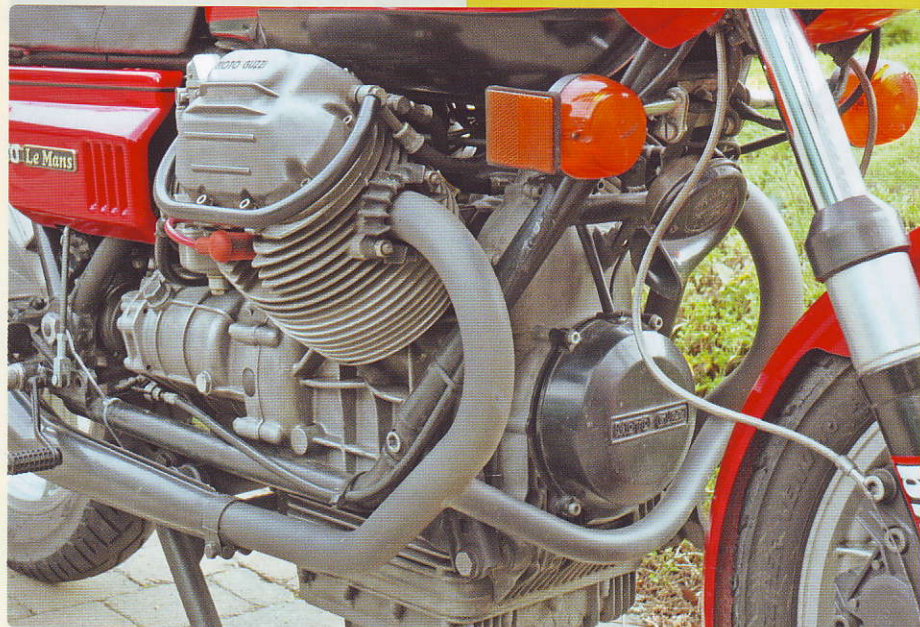
... Rijden, dat telt!

In 1997 was de hernieuwde kennismaking (ik reed ooit 30.000 km met een Le Mans III) een aangename verrassing. In 1984 had ik mijn Le Mans verkocht omdat hij niet lichtvoetig genoeg stuurde. In 1997 genoot ik wél van het sturen, en nu nog meer. Dat laatste ligt waarschijnlijk aan de achteraf gemonteerde demperunits van Bitubo en veren van Wirth, duidelijk beter dan de standaardelementen (ook meestal Bitubo). De telescoopvork zelf, met 35 mm diameter, was een eigen fabrikaat van

Moto Guzzi en werd jarenlang gebruikt op alle modellen. Gedaan met de verkrampte onderarmen! Daarbij vergeleken voelen de Koni's (af fabriek was het meestal Koni of Sebac) achter wat hard aan. Ik heb een paar referentiebochten hier in de buurt, waar een zwakke of niet goed afgestelde vering zich direct blootgeeft. Wel, dit is niet het geval. De stuurdemper is daarbij wel geen overbodige luxe. De rem-schakelset van Agostini dwingt mij in een meer sportieve houding dan wat standaard is. Ongetwijfeld beter op circuit, niet nodig voor de weg. Maar het is

zeker geen bezwaar. Het zadel, ook weer niet origineel (Giuliani, neem ik aan) doet de kont vanzelf naar achteren opschuiven. En de remmen, dat is effe wennen... Bij zowat elke Guzzi, trouwens. Het integrale remsysteem werkt namelijk telkens weer iets anders. Maar dat wennen gaat snel en boezemt vertrouwen in. Al twijfel ik er niet aan, dat bij het rijden van snelle ronden al vlug behoefte aan meer opkomt. De

Het machtige dwars geplaatste V-twin blok van de Le Mans, dat 63 pk aan het achterwiel levert.



toch respectabele massa van de motorfiets, met 215 kilo droog (standaard) uiteindelijk maar 10 kilogram minder dan de T3, laat zich gaandeweg vergeten. Merkwaardig - omdat ik door de week met een T3 rijdt? Ik denk het niet, want ik rijd even goed met een DB2 die droog 155 kilo weegt. Bevangen door de charme, zeker? Hoewel, een stel lekkere Borrani-spaakwielen in plaats van de zware FPS-wielen ... Dan zou ik er het 80 kilo wegende blok en de reusachtige batterij graag bijnemen. Spijtig genoeg waren tijdens de introductie van de Le Mans gietwielen volop mode aan het worden.

De motor, dat is weer wat anders. Hier is aan gewerkt. Pas uit de krat had een Le Mans een alles behalve indrukwekkend vermogen. Zeer bruikbaar, OK, maar erg bescheiden. Wanneer ik dan zeg dat deze aan het achterwiel over 63 pk's beschikt... dan scheelt dat de slok op de spreekwoordelijke borrel. Een sterk nummer, dus.

De motortuning doet hem ook op straat goed. Hij draait niet alleen vlot tot 8000 tpm (standaard zou ik het bij 7000 voor bekeken houden), hij pikt ook gemakkelijk op vanaf de laagste toerentallen. En het vermogen wordt mooi gelijkmatig opgebouwd; kijk maar naar de kromme. Een plezier om te bespelen, dat blok. Volgens Pieter is het frequenteren van de hoogste toerenschijf (7-8.000) noodzakelijk om ten minste in de bochten wat PK-bommen te kunnen bijhouden. Voor mij was dat niet nodig. Keerzijde van de medaille? Door het lichte vlieg wiel is de motorrem bijna helemaal verdwenen. Je kunt ook in dit geval niet van twee walletjes eten.

Hoe is hij aan die 63 gekomen?

Een voor de hand liggende manier om vermogen en koppel te winnen? De cilinderinhoud vergroten. Bij een Guzzi kan dat nog relatief goedkoop: met een cilinder-zuigerkit van Gilardoni is de

VRAAG EN AANBOD

De V7 Sport (3791 geproduceerd) is zonder twijfel de meest gewilde sport-V van Moto Guzzi. In dat model zijn al lang geen koopjes meer te vinden. De Le Mans voert echter langzaam maar zeker een inhaalbeweging uit. Waar je een tiental jaren geleden probleemloos een goed exemplaar aan de haak kon slaan voor omgerekend €2500, gaan die vandaag niet meer voor minder dan 4000 de deur uit. Voor eentje in "perfecte staat" of in "showroomstaat" zal je uiteraard meer betalen. Daar bovenop komt nog een toeslag voor tuning van motor en/of rijwielgedeelte - en dat kan oplopen.

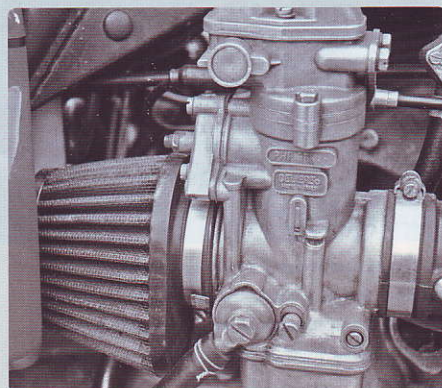
Voor het eerste model wordt graag wat meer gevraagd (en gegeven). Dat is ingegeven door nostalgie én schaarste door afroming van de markt, want de latere modellen zijn technisch de betere. Ter illustratie: ik heb indertijd met mijn Le Mans III 33.000 probleemloze kilometers gereden, binnen het jaar. Ook de styling van de originele speelt een rol. De 1000 cc heeft zich door zijn vormgeving (en aanvankelijk het 16 duims voorwiel) niet geliefd gemaakt, en dat is duidelijk in de hoofden blijven hangen. De meer hoekige lijnen van de II en de III waren voor veel liefhebbers ook al niet meer je dat.

Veruit de meeste Le Mans' waren rood. Toch drijven de andere, soms echt zeldzame, kleuren of kleurstellingen de prijs niet op (I: wit, metaalgrijsblauw; II: blauw, zwart/goud; III: wit, metaalgrijs; 1000: rood/wit, wit/rood, rood/zwart, zwart). Waarom? Ha, omdat een Italiaanse sportmotor rood moet zijn!

Maar, hoedt u voor namaak: het eerste type is, zoals gezegd, net als de andere Le Mans relatief makkelijk na te maken - inclusief rond (of moet ik zeggen ovaal?) achterlicht. Gelukkig hebben ze bij Moto Guzzi de zaken goed bijgehouden en alles netjes genummerd.

Le Mans gegroeid tot 950 cc; de boring is nu 88 mm in plaats van 83. Een ontsteking met contactpunten is nu wel echt voorbijgestreefd, en voor Moto Guzzi zijn er elektronische alternatieven zat. Die zijn min of meer onderhoudsvrij, laten het vermogen beter tot zijn recht komen en drukken het benzineverbruik. Een goede en betaalbare investering. Pieter heeft een Dignition van het Duitse Jaeger Engineering op de alternator laten monteren, samen met Marelli-bobines. De paddestoel die de originele ontsteking huisvest, had toen geen functie meer en is geamputeerd. De distributieketting en -tandwielen zijn vervangen door een aandrijving met tandwielen in hoogwaardig aluminium. Vlieg wiel en koppeling zijn vervangen door een één-

Het achterlicht dat ik persoonlijk liever zie, ook al zijn er veel meer van ...

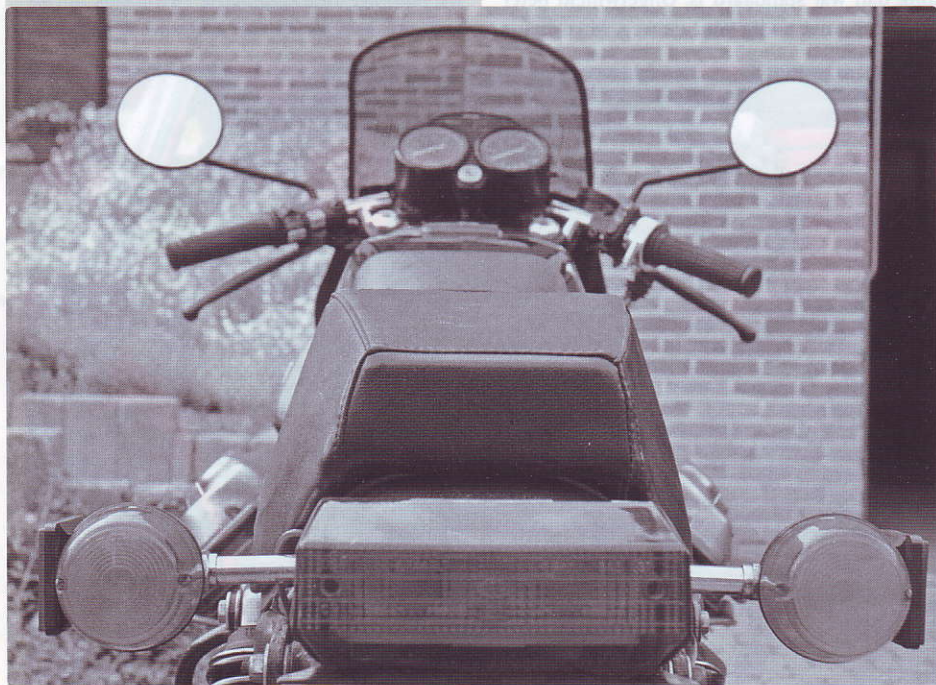


De Dell'Orto's hebben een standaard doorlaat van 36 mm en zijn voorzien van K&N filters.

schijf-diafragmakoppeling (autotype). Een hele gewichtsbesparing: de koppeling/vlieg wielcombinatie weegt nu nog 3,7 kilo in plaats van 8. Het huidige vlieg wiel weegt 1335 gram, standaard is dat 4125 gram! Logisch, dat de motor nu veel makkelijker in de toeren gaat.

De standaard inlaatkelken (met raster om de muizen buiten te houden) hebben plaats geruimd voor K & N-luchtfilters. Die houden ook nog stof en zand buiten.... De cilinderkoppen werden (een werkdag lang!) geflowed bij RSM Motors in Kraainem; baas Marc maakt al jaren motoren van diverse merken klaar voor de racerij en beschikt dan ook over de nodige vak-kennis (én flowbank...). De bedoeling is vooral, beide cilinders identiek te maken, zodat ze perfect samenwerken en er een gelijkmatige vermogensafgifte wordt verkregen. Dit is ongetwijfeld nuttig om er het laatste greintje vermogen uit te peuteren, maar met een oneindig hogere kost per pk dan de vergroting van de cilinderinhoud.

Het mengsel verlaat de carburateurs via harde (kunststof) inlaatspruitstukken in plaats van rubberen. De uitlaatgassen ontsnappen via de bijna onvermijdelijke Lafranconi Competizione uitlaten. Jawel, die met het propellertje; mooi



Toevallig (?) kreeg ik na het schrijven van bovenstaand artikel de kans om nog met een andere 'opgepoeierde' Le Mans te rijden. Ook aan deze fiets was veel veranderd - een korte opsomming: 950 cc, P3 nokkenas, krukas lichter gemaakt, gepolijst en gebalanceerd, Carillo-drijfstangen, lichter vliegwiel, close ratio versnellingsbak, Stucchi-raceuitlaat, progressieve voorvorkveren, vorkversteviger, Magni-wielen, K & N-luchtfilters, rem/schakelset, remklauwen achter de vorkpoten, elektronische ontsteking, frame gepoederlakt, zadel, lage clipons. Zoals je ziet: vooral het motorblok

moest er weer aan geloven ... Het resultaat is een motor die zich op de straat aangenaam laat berijden, net zoals die van Pieter: steeds genoeg vermogen zonder noemenswaardige dip, vlot doortrekken tot bovenin, ook in lage toeren erg bruikbaar. Toch heeft deze motor nog wél genoeg vlieg-wielwerking om te kunnen genieten van enige motorrem - leuk. De lange eerste versnelling stoort niet, maar is niet echt nodig. De harde vering en de lage clipons doen spijtig genoeg die extra's teniet. De zithouding is wellicht goed om zo weinig mogelijk wind te vangen, maar comfortabel is anders. Een kleine investering daar zou in verhouding véél meer renderen. Of gewoon de nog voorradige originele stuurhelften gebruiken. De nieuwe eigenaar had nog maar weinig met de Le Mans gereden, maar we waren het er roerend over eens (ofwel hebben we allebei last van leeftijdsverschijnselen!). En terloops: de verklikkerlichtjes op deze Le Mans zijn wel duidelijk te zien! Een pleidooi aan alle LM-eigenaars om te gaan (laten) tunen? Hoegenaamd niet. Ieder moet voor zichzelf uitmaken wat hij kan en wil besteden, en op welke manier, dat spreekt vanzelf. Voor mij heeft een Le Mans van huis uit genoeg kwaliteiten om de liefhebber te laten genieten op hoog niveau. (Ik heb ook altijd dat 'terug thuis'-gevoel wanneer ik na een nieuwe motorervaring weer eens op mijn dikke Bertha stap.) En ze worden zeldzaam.... Ik zou hem dus gewoon in z'n standaardvorm blijven vertroetelen. Bij behoefte aan méér, of voor wie tussendoor eens wil gaan uitfreken op een circuit, blijft de mogelijkheid om dat stapeltje euro's te investeren in recenter materieel, waar de extra pk's zo worden bijgeleverd!

Met dank aan Wim Van Gramberen.



Nog een variatie op een thema....

toch! Het rijwielgedeelte werd dus opgewaardeerd met een Agostini rem-schakelset en de Bitubo dempers met Wirth veren, maar ook met staalom-mantelde remleidingen. Achter werden Koni's gemonteerd. De Avon Supervenom voorband en Bridgestone BT45 achterband geven voldoening. Daarnaast werd ook nog een aantal kleine onderdelen vervangen om de Le Mans weer helemaal jong te maken. De onderdelen werden her en der aangekocht bij Guzzi-specialisten en het eindresultaat onderging een laatste afstellingssessie op de vermogensbank van G & D Service. Door fundamentele tuning van het rijwielgedeelte zou de rijervaring nog heviger worden, maar dan wordt het nog eens zo veel duurder. Tenzij je zelf handige Harry heet, uiteraard. Ik heb soms nog natte dromen van de HTM Roadster (doorgedreven ombouw op Le Mansbasis) waar ik enkele dagen mocht mee rijden. 185 kilo,



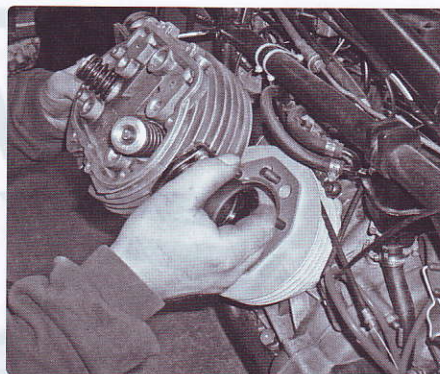
Op het circuit blazen of gewoon rustig langs binnenwegen toeren - het kan allemaal met de Guzzi.



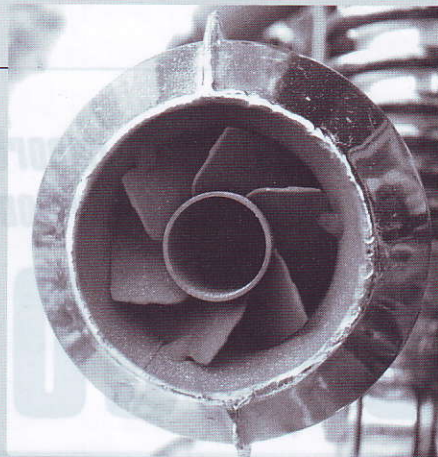
De cycloop: vooraanzicht van de Le Mans.

1040 cc met benzine-injectie en ruim 100 achterwielpk's, superlichte koppelingen/vliegwiel-unit, enzovoort, enzoverder. Maar eerst moet je wel langs de kassa passeren....
Is er dan niets slechts over te zeggen? Ja: het kaarslicht dat de koplamp produceert en de echt onzichtbare controlelampjes. Meer kan ik niet verzinnen, na deze korte kennismaking.

Foto's: Luc Freson, Pieter Evers



De montage van een Gilardoni kit bezorgde de Le Mans een cilinderinhoud van 950 cc, wat natuurlijk meehielp extra pk's uit het blok te krijgen.



De fraaie (en bijna onvermijdelijke) Lafranconi Competizione uitlaatdemper. Jawel, met propellertje!

Productiejaren:

V750 Sport:	1972 - 1974
750 S:	1974 - 1975
750 S3:	1975 - 1976
850 Le Mans:	1975 - 1978
850 Le Mans II:	1978 - 1981
850 Le Mans III:	1981 - 1985
1000 Le Mans:	1984 - 1993

Technische gegevens Moto Guzzi Le Mans II (standaard)

Motor:	V-2, 90°, viertakt, luchtgekoeld, 2 kleppen, OHV	Frame:	dubbele wieg
Boring en slag:	83 x 78 mm	Voorvering:	hydraulische telescoopvork 35 mm
Cilinderinhoud:	844 cc	Achtervering:	swingarm met hydraulische dempers
Compressie:	10,2:1	Banden:	voor 100/90-18, achter 110/90-18
Max. vermogen:	71 pk (krukas; fabrieksopgave!)	Remmen:	voor 2 schijven 300 mm, achter 242 mm; integraal
Voeding:	2 x Dell'Orto PHF 36	Topsnelheid:	205 km/h
Smering:	tandwielpompe	Wielbasis:	1470 mm
Koppeling:	droog, 2 platen	Drooggewicht:	217 kg
Versnellingsbak:	5 versnellingen, constante aangrijping	Tankinhoud:	22,5 ltr
Primaire transmissie:	tandwielen		
Secundaire transmissie:	cardan		

Handelsonderneming
A. SAMWEL
Schuifershoeftweg 8 A
4861 PV Chaam
HOLLAND

MOTORCYCLEPARTS SADDLES & SADDLEBAGS



45" FLATHEAD SPECIALISTS

We produce and offer over 700 replica parts

- springerforks 1940-up style bl/chr for all 45 and BT models STD + 2" OS
 - handlebars and brakes for springers
 - sirens, militaria, all hardware parts
 - also many NOS parts and direct Taiwan import
- Bel voor dealerinfo: +31-(0)161-491 158

Onze ervaring, uw voordeel!

50 Jaar 1953

Bolman Motoren, al 50 jaar ervaring in de levering van nieuwe en gebruikte motoren, onderdelen, accessoires, reparatie en revisie. Het adres voor draai- en freeswerk, richten van frames en vorken, alu lassen, etc. Snelle postorderservice.

Bolman Motoren
De complete motorservice!

Maandags gesloten, donderdag koopavond.

ZONWEG 47 - DEN HAAG - TEL. 070 - 3836000

René van Maanen HONDA SOHC/4 Specialist

Voor Advies en onderdelen
CB350F CB400F CB500F CB550 CB750

Apeldoorn, Nederland
Mob.: +31 (0)6 2958 8768
E-mail: info@honda4.nl
http://www.honda4.nl KvK.: 0811 9679

• STRALEN
• NATLAKKEN
• POEDERCOATEN

PCW
Poeder Coat Westland

Het juiste adres voor het zorgvuldig stralen en poedercoaten van al uw onderdelen.

Bel gerust voor meer info:
0174 - 51 02 91 of fax 0174 - 51 75 42

De Hondert Margen 2a 2678 AC De Lier