

HET SCHEERMES VAN TONTI

STEL JE DE BEST STURENDE MOTOR TER WERELD VOOR. EN STEL JE DAN VOOR DAT DIE NOG VERDER WORDT VERBETERD. WAT KRIJG JE DAN? IN 1976 WIST IEDEREEN HET ANTWOORD: DE DOOR LINO TONTI GECONSTRUEERDE MOTO GUZZI 850 LE MANS I!

Als je de Moto Guzzi 850 Le Mans I zo op de zijstandaard ziet staan, terwijl zijn wat curieuze, dwarsgeplaatste 90°-V-twin op aandoenlijke wijze staat te schuddebuiken, zou je het als leek er niet aan afzien dat dit ooit een van de meest bijzondere motoren was die je kon kopen. Het is een motor zoals er vroeger vele werden gebouwd, met een zwart dubbel wiegframe uit stalen buis, stereo-geving, een buddy, een tank en een stuurkuipje. Voilà. Stijlvol vormgegeven, dat wel, maar een variatie op een thema dat we in de laatste vier decennia hebben zien komen en gaan. Een bouwwijze die je nog altijd tegen komt op retro-bikes en customs. Als wij nu aan iets snels denken, denken we echter meteen aan aluminum twin-spar frames, volle kuipen, 200 pk sterke viercilinders, radiale remmen en upside-down-voorvorken. Hoe anders was dat in het begin van de jaren '70. De Japanners hadden al wel viercilindermotoren, maar de sterkste vierpitters hadden net 80 pk en hun frames konden daar vaak al niet mee omgaan. Om van remmen nog maar te zwijgen. Een enkele schijfrem was toen al heel wat, een dubbele was een extravagante luxe. En een kuip kwam je op een superbike toen nog niet tegen...

RACY

In dat kader moet de Moto Guzzi 850 Le Mans bij zijn introductie een indrukwekkende verschijning zijn geweest. Een motor die met zijn 80 pk over een competitief vermogen beschikte en waarmee je bijna 220 km/u kon rijden! Een motor met enorme potentie, hetgeen door het design werd gevisualiseerd. Dit design, van de hand van De Tomaso-designer Paolo Martin, kenmerkte zich onder meer door de voor die tijd zeer ongebruikelijke stuurkuip. Maar ook de 22,5-liter tank, die aan de zijkant uitstulpingen had, gaf de motorfiets meer body, terwijl het getrapte zadel, dat tegen de tank omhoog liep, duidelijk was ontworpen om je schrap te kunnen zetten. De aparte zadelvorm was overigens verkregen door het schuim in een mal te spuiten, niet door het uit een blok te snijden. State of the art, in 1976

althans. Net als de joekels van carburateurs, dikke 36mm-Dell'Orto's met acceleratiepomp. Ze hadden grote aanzuigkelken, waarop gaas was gemonteerd. Een luchtfilter ontbrak, alles was in dienst van het vermogen ontworpen. Ook de uitlaten, die als unicum in matzwart waren uitgevoerd. Dat versterkte de afwijkende, racy look. En dan had deze motor ook nog lichtmetalen wielen, iets wat je destijds alleen maar op Italiaanse raspaarden kon aantreffen...

DE STAMVADER

De Le Mans was een motor die Moto Guzzi weer op de kaart moest zetten, een echte image-builder. En het merk had het nodig, want het had een zeer moeilijke periode achter de rug. Moto Guzzi werd in 1921 in Mandello del Lario opgericht door Carlo Guzzi, Giorgio Parodi en Giovanni Ravelli. En het merk groeide. Tot in de jaren '50 was Moto Guzzi een absoluut topmerk, dat zeer succesvol was in de racerij en dat veel vooruitstrevende motoren ontwikkelde. Het had zelfs een eigen windtunnel! Helaas ging het aan het eind van de jaren vijftig bergaf met Guzzi, iets wat vreemd genoeg juist kwam door de toenemende welvaart. Tot dan toe was een motor een betaalbaar vervoermiddel voor mensen die zich geen auto konden veroorloven. Maar toen ze dat wel konden, werd een motor iets voor de enkeling, voor de echte liefhebber. Moto Guzzi

hield het hoofd boven water doordat het ook in de agrarische sector en de utiliteitsmarkt actief was. Het probeerde zelfs van de populariteit van de auto te profiteren door een automotor te ontwikkelen. Deze door de legendarische Giulio Cesare Carcano ontwikkelde V-twin was bedoeld voor Fiat, maar dat koos voor een andere motorconfiguratie. In 1966 werd dit V-blok doorontwikkeld voor een nieuwe motorfiets. Dit werd de V7, die als stamvader van alle huidige Guzzi's wordt gezien.

LE MANS

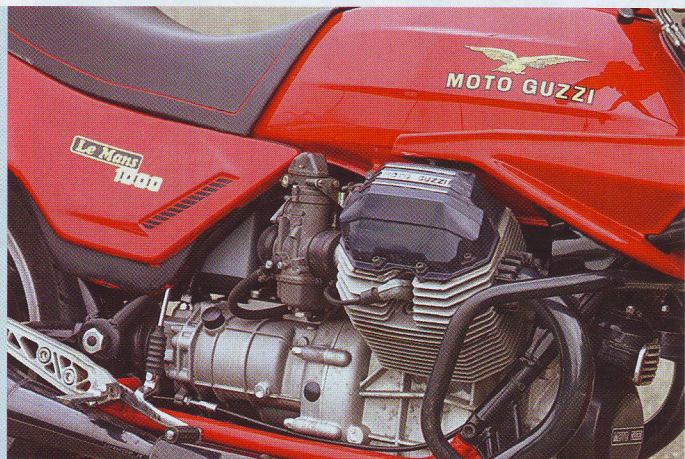
De zaken kwamen in een stroomversnelling toen Lino Tonti in 1967 het roer bij Moto Guzzi overnam. Hij verbeterde het V7-blok en ontwikkelde de V7 Sport, die in 1971 op de markt kwam. Ook kwam er een nieuw frame, omdat Tonti raceplannen had. Het frame van de V7 – bekend als het 'Tonti Frame' – was ontwikkeld met het oog op massacentralisatie, een laag gewicht en een compacte bouw. Het kenmerkte zich ook door een hoge mate van stijfheid, iets wat bij de concurrentie vaak ontbrak.

Tonti ontwierp rond die tijd ook een grotere versie van het V2-blok, bedoeld voor de Moto Guzzi 850 T1, die in 1971 werd geïntroduceerd. Dit deed hij door de boring een halve millimeter te vergroten en een krukas met een acht millimeter grotere slag toe te passen. Met een boring en slag van

Uiteraard is de Le Mans voorzien van de voor Moto Guzzi zo kenmerkende 90°-V-twin, uitgerust met twee 36mm Dell'Orto carburateurs.

MOTO GUZZI LE MANS

Motor	90°-V-twin, OHV
Cilinderinhoud	884 cc
Maximum vermogen	80 pk @ 7.300 tpm
Brandstofsysteem	2 x 36mm-Dell'Orto-carburateurs
Smeersysteem	wet sump
Ontsteking	bobine en dubbele contactpunten
Koppeling	droge platenkoppeling
Aantal versnellingen	5
Eindoverbrenging	cardan
Frame	stalen dubbel wiegframe
Banden	100/90-H18, 4.00-H18
Voorremmen	dubbele 300mm-schijven
Achterrem	enkele 242mm-schijf
Tankinhoud	22,5 liter
Gewicht	198 kg





MOTO GUZZI

36

MOTO GUZZI

STIJLICOON

MOTO GUZZI 850 LE MANS I



Niet alleen de prestaties, maar ook de fraaie vormen van de 850 Le Mans spraken destijds tot de verbeelding.

83 x 78 millimeter kwam de cilinderinhoud op 844 cc. Voor deelname aan de Bol d'Or-enduranceraces van 1972, die toen nog op het circuit van Le Mans werden verreden, werd dit 850-blok nog eens stevig getuned. Het kreeg koppen met grotere in- en uitlaatkanalen, bolle zuigers voor meer compressie en grotere carburateurs, die een doorlaat van 40 millimeter hadden in plaats van de standaard 30 millimeter metende kelken. De ontwikkelingen die Tonti voor de racerij had gedaan, werden te gelde gemaakt bij de ontwikkeling van een rasechte supersportmotor, die 850 Le Mans werd gedoopt, als verwijzing naar het beroemde Franse endurancecircuit. De Le Mans werd in november 1975 op de motorshow van Milaan voorgesteld. Zowel het design als de prestaties van het motorblok sprak tot de verbeelding: een 90°-V-twin met stoterstangen en een boring en slag van 83 x 78 millimeter, een cilinderinhoud van 844 cc en een compressieverhouding van 10,2:1. De motor had contactpuntontsteking met twee sets contactpunten en – als gezegd – twee 36mm-Dell'Orto-carburateurs met acceleratiepomp. De motor leverde 80 pk bij 7.300 tpm, hetgeen via een droge platenkoppeling, een vijfversnellingsbak en een cardanas werd doorgegeven naar het achterwiel. Ten opzichte van de eerste V7-motoren was het smeersysteem ook verbeterd: De Le Mans had een oliefilter, dat in de Carterpan was gemonteerd. Dat betekende wel dat je die elke 15.000 km moest demonteren.

DE LE MANS MOEST MOTO GUZZI WEER OP DE KAART ZETTEN

VEILIGHEIDSPRIJS

Het rijwielgedeelte van de Moto Guzzi 850 Le Mans I was ook afkomstig van de V7 Sport. Het onderframe was wel iets aangepast, omdat het schakelpedaal van rechts naar links was verhuisd, dit vanwege Amerikaanse homologatie-eisen. De voorvork was ook verbeterd. Die had ruimere passingen om de stick-slip te verminderen. De achtervering was van Ceriani, qua banden werd gekozen voor 3.50-H18 op de voorvelg en 4.10-V18 op de achtervelg. Verder had de slechts 198 kg wegende Le Mans 'vaste' Tomaselli-clip-ons in plaats van in hoogte verstelbare clip-ons, zoals de V7 Sport die had. De Le Mans had een dubbele schijfrem met gietijzeren 300mm-remschijven, die waren geperforeerd, zodat ze ook bij nat weer goed presteerden. Uniek was ook dat de Le Mans een gecombineerd remsysteem had, waarbij de handrem een van de twee voorschijven bediende en de voetrem de 242mm-achterschijf en de andere voorremschijf aanstuurde. Dit liep via een remkrachtverdelers, die 70 procent van de hydraulische remdruk naar het voorwiel en 30 procent naar het achterwiel stuurde. Een voordeel van dit systeem was dat de motor bij het remmen niet

RACEHISTORIE

De Le Mans is gebaseerd op de V7 Sport-enduranceracers waarmee technisch directeur Tonti in 1972 naar de Bol d'Or afreisde. De 850cc-machine maakte toen veel indruk en leek op winst af te stevenen, maar pech en een valpartij maakten in de slotfase een eind aan de winstaspiraties. In 1973 werd het fabrieksprototype vierde in de 24-uursrace van Montjuich in Barcelona. Toen De Tomaso Moto Guzzi in 1973 overnam, verschenen er wel semi-officiële fabrieksteams, maar die hadden niet zo heel veel succes. Een van de toppers is de 24-uursrace van Montjuich in 1976, waarin Riva en Gazzola op een Le Mans de negende plaats behaalden. In de Amerikaanse AMA Superbikes scoorde de Le Mans wel wat successen. In maart 1976 behaalde Mike Baldwin de vijfde plaats in Daytona, in Loudon scoorde hij de eerste AMA-overwinning. Datzelfde jaar wist hij ook de 200 mijl van Pocono te winnen, met Kurt Liebmann – ook op een Le Mans – als tweede. Een jaar later werd Baldwin wederom vijfde op Daytona en eerste op Charlotte. Liebmann werd weer tweede. In 1977 wisten Perez, Rubio en Morante in Barcelona een twaalfde plaats te halen, terwijl Stephane Heltal en D'Angelo de Le Mans nog naar een veertiende plaats in de Bol d'Or stuurden. Roy Armstrong wist dat jaar het Britse Avon-productiemachinekampioenschap te winnen op een standaard Le Mans, die was voorzien van een productie-racekit. In 1978 was de Le Mans door de concurrentie achterhaald.

zoveel in de vering dook en dat het achterwiel eerder blokkeerde dan het voorwiel, waardoor je op tijd werd gewaarschuwd dat je de grenzen van het mogelijke bereikte. Dit systeem werd in 1977 door de Duitse ADAC gehonoreerd met de 'veiligheidsprijs'.

LE MANS II EN III

In de jaren dat de 850 Le Mans I op de markt was, werd hij eenmaal licht herzien. De eerste serie had een min of meer rond rem/achterlicht, zoals dat op veel Italiaanse machines uit die tijd was gemonteerd. De tweede serie kreeg een ander achterspatbord en een rechthoekig achterlicht, dat duidelijk uit de De Tomaso-school kwam.

Aan het einde van 1978 werd de Le Mans I vervangen door de Le Mans II. Die kreeg een wat hoekige, tweedelige stuurkuip, waarvan de bovenkant met het stuur meedraaide. De kuip was voorzien van een rechthoekige halogeenkopplamp, compleet met hoogtevaststelling. Spoilers tussen benzinetank en motor zorgden voor meer neerwaartse druk. Ook een opvallend verschil met de Le Mans I is dat de remklauwen nu achter de voorvork waren gemonteerd in



'In werkelijkheid ziet de machine er een stuk aantrekkelijker uit dan op de foto's', meent Guus van Beek, die al voor de MotorRAI een demo te pakken had voor een test in MOTOR. 'De combinatie van het matglimmend lichtmetaal van het blok en de wielen, de satijnfinish van het zwarte frame, de matzwarte uitlaten en het heldere rood van de tank, zijdeksels, spatborden en de koplampomhulling doen het gewoon', sprak Guus in volle bewondering. 'De zithouding is uiterst sportief, maar niet extreem, zodat de machine zich niet alleen voor langeafstandsaces leent, maar ook voor lange en dus supersnelle ritten op snelwegen.

De Le Mans stuurt zoals de zithouding suggereert,' vervolgt de enthousiaste Van Beek, 'uiterst gemakkelijk, absoluut neutraal en volkomen stabiel. De machine komt echter pas in zijn element als de horizon verder weg ligt en de straal van de bochten groter wordt. De Le Mans kruist moeiteloos met 180 km/u, het lijkt of je niet hoeft te sturen. Bochten in de snelwegen hoef je maar te "bedenken", de machine doet automatisch de rest. De stabiliteit is onovertroffen. Hobbeltjes, glooiingen en richels worden nagenoeg onmerkbaar genomen. Het motorblok is een grote rampeestamper, hij loopt wat rauw in bij lage toeren en hij schudt vanwege dwarse plaatsing. Vanaf 4000 tpm verdwijnt het rauwe, dan loopt hij smeug. De bak schakelt heel behoorlijk, maar niet geruisloos. Je moet de tijd nemen om te schakelen. Aan het gecombineerde remstelsel moet je wennen. Het lijkt minder agressief te werken dan op andere modellen, maar dat kan komen omdat ze nog moeten inlopen. De machine gaat 13.000 gulden kosten. Hij is door zijn bouw al exclusief en zal dat met deze prijs zeker blijven!

MODELLEN EN PRIJZEN

1976: Moto Guzzi 850 Le Mans I € 5.909,-
 1979: Moto Guzzi 850 Le Mans II € 5.909,-
 1982: Moto Guzzi 850 Le Mans III € 6.578,-



1



2

1. Een plaatje om te zien, dit museumstuk.

2. De buddy was in die tijd een waar kunststuk. Het materiaal werd niet uit een blok schuim gesneden, maar in een mal gespoten.

plaats van ervoor. De Le Mans II kreeg het dashboard van de 1000SP, alsmede een verstelbare hydraulische stuurdemper en een zwart gelakte voorvork. De bandenmaten veranderden in 100/90-H18 en 110/90-H18. Verder woog de II slechts 196 kg, terwijl het vermogen 81 pk bij 7600 tpm bedroeg en het koppel 73 Nm bij 6500 tpm.

In 1982 werd de 850 Le Mans III uitgebracht, een motor die zowel uiterlijk als technisch behoorlijk was geëvolueerd. De V-twin kreeg andere koppen en andere cilinders. Die hadden vierkante koelribben en een Nigusil (Nikel-Guzzi-Silicio) anti-slijtlaag op de cilinderwanden. De stoterstangen werden verder uit het hart van de cilinders geplaatst en ook werd de compressie verlaagd naar 9,9:1. De carterinhoud werd vergroot door toepassing van een tussenring tussen het carter en het motorblok. De motor haalde nu wel adem door een echt luchtfilter, om de levensduur te verbeteren. De achtervering werd ook aangepast en de voorvering kreeg luchtondersteuning. Uiterlijk week de III nogal af van zijn voorgangers. Hij had een grotere tank (25 liter), een nog hoekiger zitting, een smallere, sierlijker kuip en een ander dashboard met een witte Veglia toerenteller. De uitlaten waren weer verchromd en de voorbochten waren dubbelwandig, zodat ze er niet meer zo roestig uitzagen. Als bandenmaten werden ditmaal 100/90-V18 en 110/90-V18 gekozen. De Le Mans III werd wel zwaarder, hij

woog 206 kg, terwijl het vermogen volgens sommige opgaven daalde tot 76 pk bij 7.750 tpm bij een maximum koppel van 75 Nm bij 6.200 tpm.

IN DE PRAKTIJK

Hoewel iedereen het er over eens was dat de Moto Guzzi Le Mans een van de best sturende machines was, was niet iedereen even enthousiast over de degelijkheid van de machine. In een 'Rijdersrapport' in het blad Motor wordt gemeld dat de kwaliteit van de lak op de uitlaten niet geweldig was en dat de buddyseats nogal eens scheurden. Lekkende voorvorken en brekende kabels waren ook vrij normaal, de koppeling ging erg zwaar en schakelen deed hij vaak ook niet al te best.

Het was trouwens bekend dat de oudere bakken meerdere rijstanden kenden als het linksysteem van het schakelmechanisme niet juist was afgesteld. Maar ondanks de minpunten kende de Le Mans toch enorme scharen aanhangers, gewoon omdat het een heerlijke, karaktervolle motor was, waarvan de rijprestaties op eenzame hoogte stonden. In 1984 werd de 850 uit het programma gehaald en vervangen door een 1000cc-Le Mans, terwijl de naam in 2001 nog weer van stal werd gehaald bij de V11 Le Mans. Toch is de Le Mans I voor de echte liefhebber de ware...

TEKST PETER AANSORGH
 FOTO'S ALESSIO BARBANTI