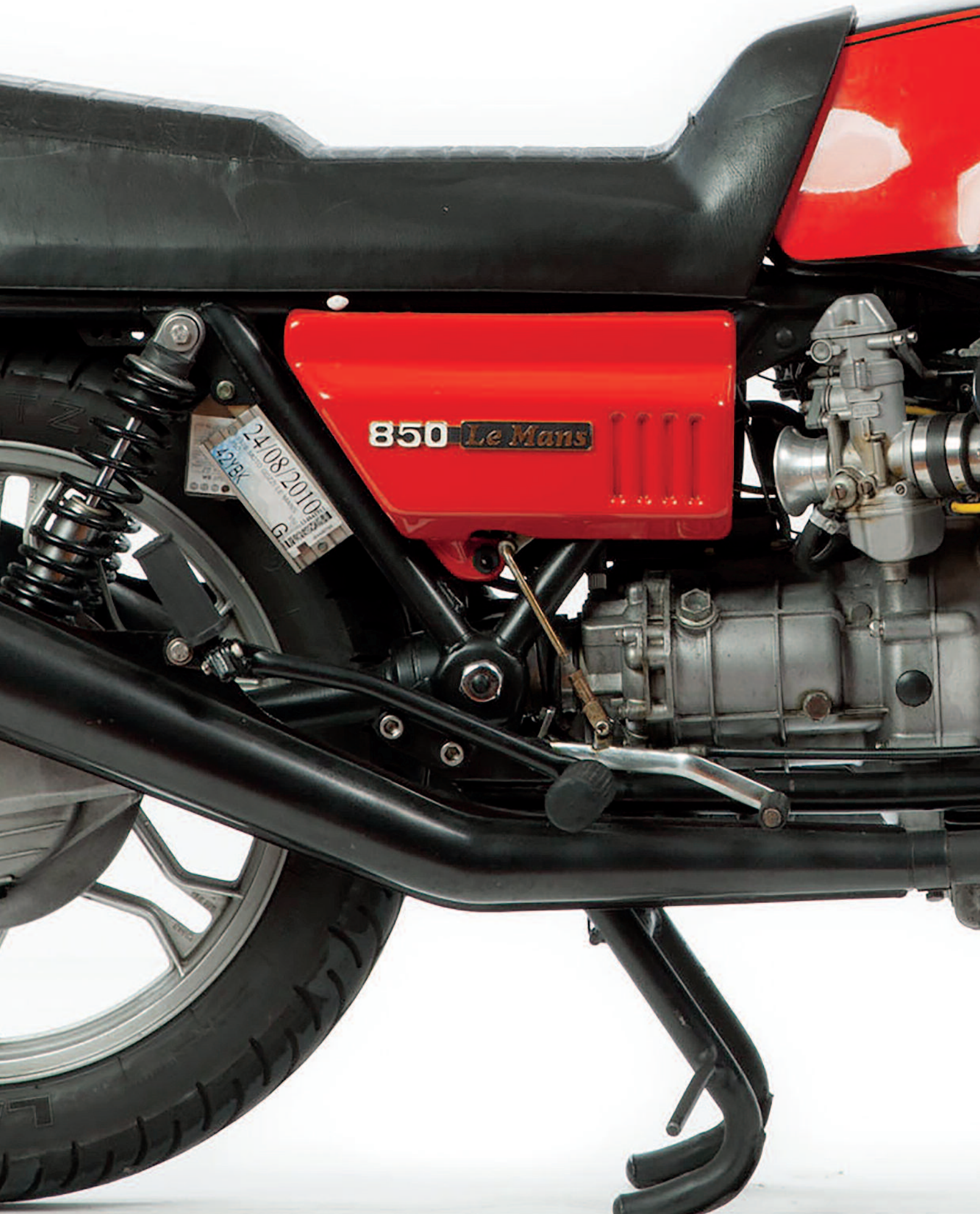
850 Le Mans



Klassieker Winteravond 2015

Moto Guzzi Le Mans

Aan het eind van alle motorwensen staat Moto Guzzi

De Moto Guzzi 850 Le Mans is als direkte afstammeling van de in 1972 zeer veel indruk makende 850 cc Bol D'Or Guzzi (hetzelfde frame en dezelfde boring/slag verhouding van 83 × 78 mm), een uniek brok motorgeweld. En dat niet alleen qua prestaties, maar ook qua betrouwbaarheid en vormgeving.
Prijs *f* 11.999,— inclusief 1 jaar volledige garantie zonder kilometerbeperking.

NU BEPERKT UIT VOORRAAD LEVERBAAR

Alle Moto Guzzi modellen zijn ook leverbaar via uw Moto Guzzi dealer (zie pag. 54)

MOTO GUZZI IMPORT WILLY VAN GENT

Gerard Scholtenstraat 73 (bij de Bergweg) – ROTTERDAM – Tel. 010-249580

MOTO GUZZI

850 Le Mans

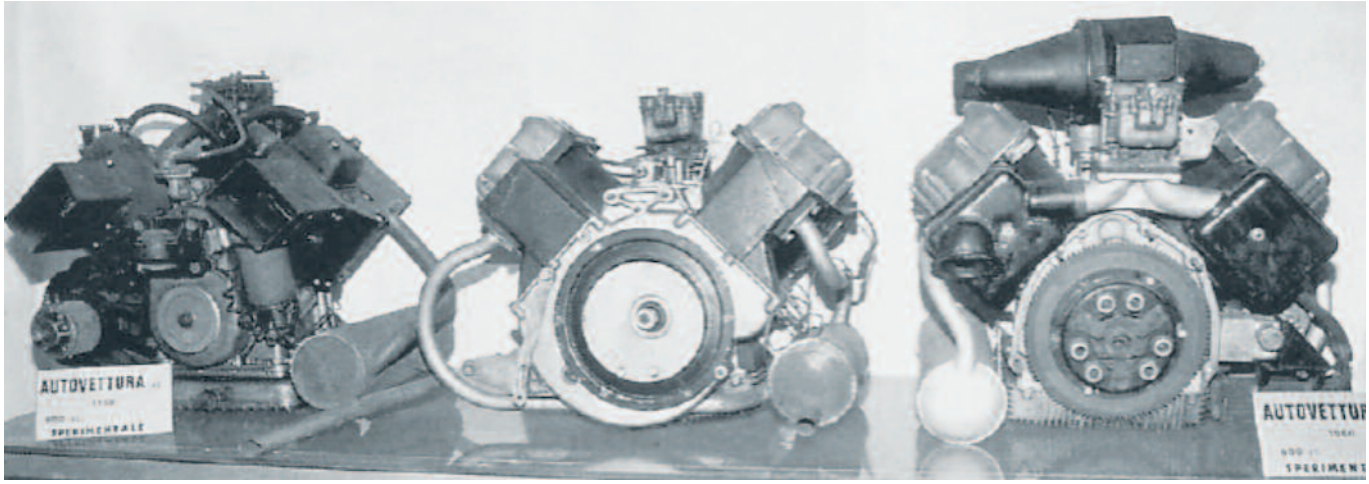
Guzzi Klassieker Commissie

Voorwoord

Beste Moto Guzzi klassieker liefhebbers, welkom op deze klassieker winteravond 2015 te Ameide. De avond zal in het teken staan van de eerste series Moto Guzzi Le Mans, de modellen met de ronde cilinder koppen.
Deze zogenaamde ronde cilinder modellen zijn sinds enige tijd door de klassieker commissie toegelaten tot onze klassieke doelgroep.
We hebben voor deze avond diverse mensen bereid gevonden om hun motor hier tentoon te stellen en de betreffende eigenaren zijn graag bereid om alles over hun motor te vertellen.
De klassieker commissie wenst u deze avond veel plezier onder en met elkaar. Hopelijk geniet u, nadat alles een beetje een plaats heeft gekregen thuis nog veel van dit boekwerkje.

De Klassieker commissie, bestaande uit:
Wim Couwenberg
Hans Bok
Simon Wensveen,
Ton Brouwer
Rinus Wolthuis
Jan Keijzer

Vertaling en bewerking: Jan Keijzer
Lay-out: Hans Bok en de Redactiecommissie
Foto's en illustraties: Hans Bok, Jan Westerman en Simon Wensveen
Literatuurlijst en bronnen: Website van Jan van Dooren (www.vdcon.nl), Guzziology ,Mario Colombo, Ian Falloon en het Internet

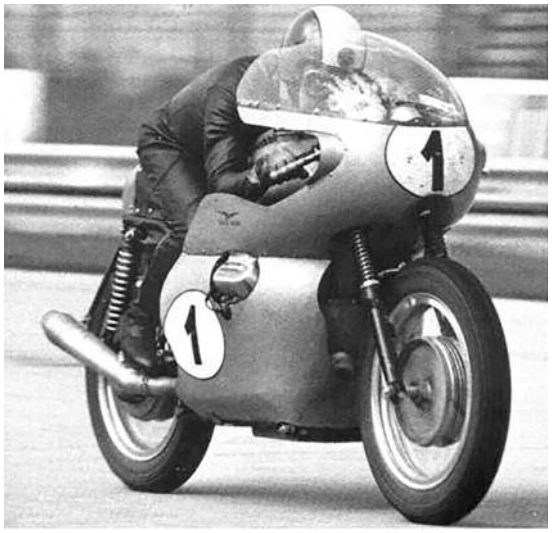


Wat er aan vooraf ging.

In 1967 werd Moto Guzzi onderdeel van de investeringsgroep SEIMM- Moto Guzzi, (Societta Esercizio Industrie Moto Meccaniche). Dit gebeurde omdat door de recessie in de motorfiets sector de op het randje van de afgrond stond. Een faillissement in 1966 was alleen te vermijden door de firma onder staats toezicht te stellen. Het IMI (Istituto Mobilaire Italiano) greep in en richtte de nieuwe firma SEIMM op.
Voor Giulio Cesare Carcano, de toenmalige technisch directeur, was in de nieuwe organisatie geen plaats meer.
In dat jaar trad Lino Tonti in dienst bij Moto Guzzi als opvolger van Carcano. Tonti had al een serieuze reputatie verworven in de race afdelingen van vooraanstaande motormerken en had ook onder eigen regie race motoren gebouwd. Onder Carcano waren er al V blokken ontworpen, deze waren bedoeld voor een snelle uitvoering van de Fiat 500, uiteindelijk ging Fiat met Abarth in zee die het bestaande twee cilinder lijnblok van Fiat oppepte. Het V blok van Carcano is nog wel gebruikt in de Mulo Mecanico een 3 x 3 voertuig voor het Italiaanse leger.

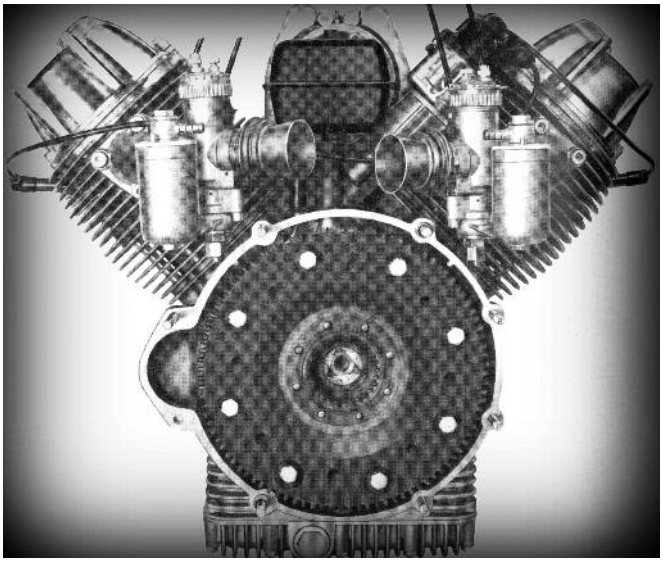
Met deze motor werden 19 wereld snelheids records gevestigd.

In 1968 overtuigde Tonti het management van SEIMM van de noodzaak om de markt te betreden met een model dat in staat was het sportieve imago van Moto Guzzi te doen herleven. En hij kreeg toestemming om een sportief model te gaan ontwikkelen. Als eerste bouwde hij een recordmachine op basis van een V blok wat door hem samen met Umberto Todero is ontworpen.



In 1969 was de cilinderinhoud gegroeid naar 757cc door het vergroten van de boring, de koppen werden voorzien van grotere kleppen en men wist het vermogen te verhogen van 40 naar 52 pk. In 1972 krijgt Tonti zijn zin en de productie van de V7 wordt gesplitst in twee takken de toeristische en de sportieve tak. Tonti startte met de ontwikkeling van een sportmodel op basis van het V7 blok. Hij ontwikkelde een nieuw lager frame en wijzigde het blok en versnellingsbak op een groot aantal punten. Vanaf dat moment kreeg het carter ook de bekende wafel structuur, iets later werd ook de versnellingsbak voorzien van verstevigings ribben. Een grote wijziging was de verhuizing van de gelijkstroom dynamo bovenop het blok, dit werd een wisselstroomdynamo van Bosch voor op de krukas. De boring werd verkleint van 83 naar 82,5mm, hierdoor kwam de cilinderinhoud net onder de

750 cc uit en kon er mee gedaan worden aan wedstrijden in de klasse tot 750cc. Om het vermogen iets te verhogen groeiden de carburateurs naar 30mm. De V7Sport was geboren een machine volledig volgens de ideeën van Tonti.



De eerste serie met het handgemaakte frame van chroom molybdeen buis is op het moment een uiterst gewilde klassieker, let op dat er veel meer met een rood frame rondrijden dan er ooit gemaakt zijn. De latere productie serie krijgt een normaal zwart frame van steigerpijp. De V7 Sport wordt geproduceerd van ’72 tot ’74 en wordt opgevolgd door de 750S.

Deze wordt van ’74 tot ’75 gemaakt en heeft een dubbele schijf in het voorwiel, een optie die ook op de V7Sport leverbaar is geweest. De 750S wordt afgelost door de 750-S3 ’75 tot ’76, hierbij is de trommelrem in het achterwiel ook komen te vervallen en is de motor geheel met schijfremmen uitgerust.

En vormde de basis voor de V7-700

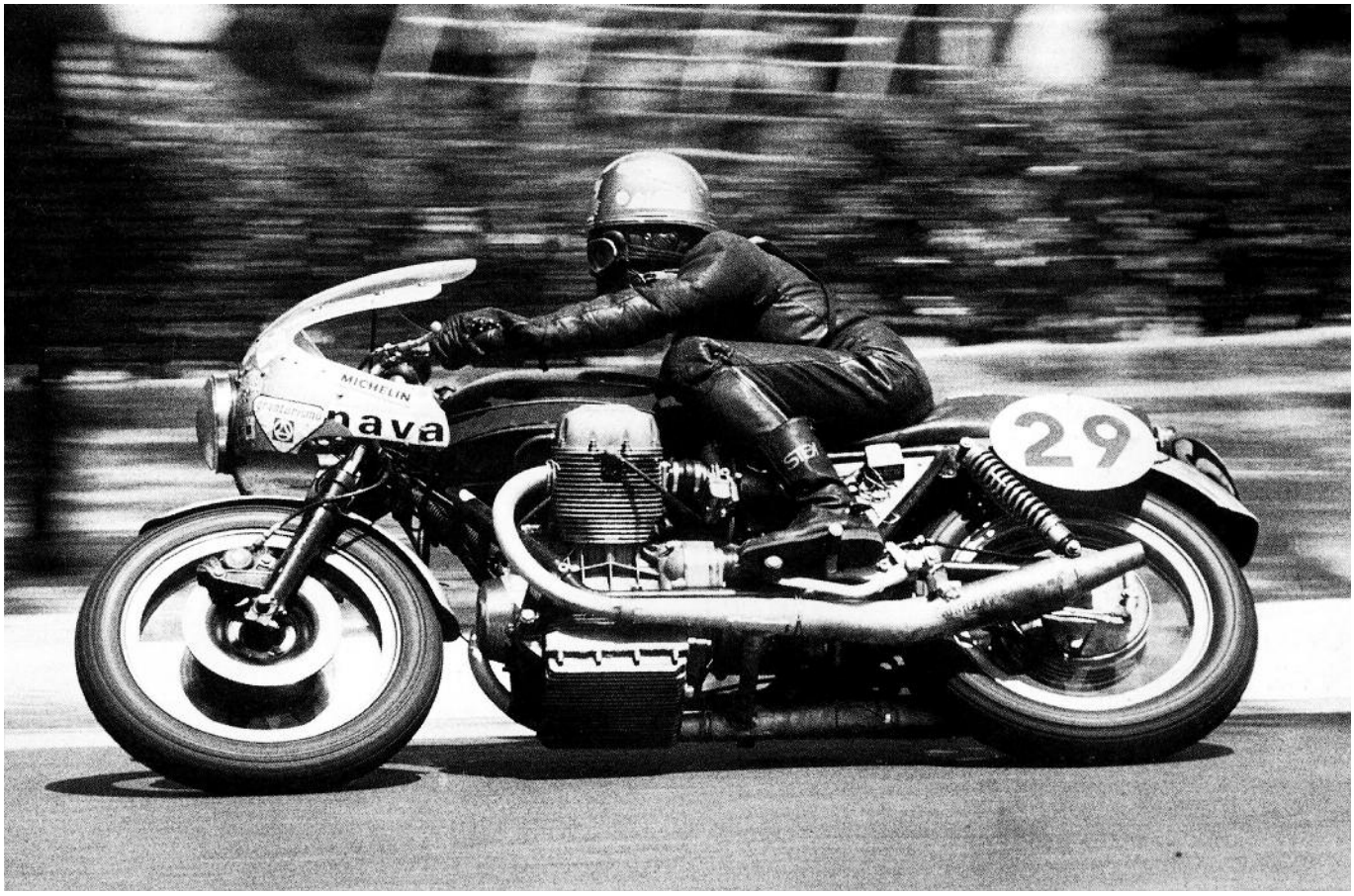
In november ’75 wordt op de beurs in Milaan het onderwerp van vanavond geïntroduceerd, de Le Mans. Deze motor stamde in rechte lijn af van de racer, die in 1972 tijdens zijn debuut in de Bol d’Or op het circuit van Le Mans 20 van de 24 uur op kop lag. De motor werd bereden door de broers Vittorio en Ernesto Brambilla, na 20 uur op kop gelegen te hebben maakte een onschuldige schuiver van Vittorio een einde aan het succes en viel het duo uit met schakelproblemen.

De Le Mans heeft ten opzichte van de 750-S3 de nodige wijzigingen ondergaan. De cilinderinhoud is gegroeid, tot 844cc, door boring en slag te vergroten (83 x 75mm). In het carter is een oliefilter gekomen, wat als eerste is toegepast op de 850T3, het wisselen ervan moet eens in de 15.000km gebeuren en hiervoor moet de carter-

V7 Sport

pan worden verwijderd. Het schakelpedaal is verhuisd naar de linkerzijde, dit om de motor ook in Amerika te kunnen leveren. Door de grotere Dell'orto carburateurs (36mm) is het vermogen gestegen tot 71pk. Hierover bestaat wat onduidelijkheid, er zijn ook opgaves van 81 pk, dit zal voor een deel van de meetmethode afhangen en voor een deel is het Italiaans optimisme , op de testbank blijft er 50 á 55 pk aan het achterwiel van over. De compressieverhouding is verder verhoogd tot 10.2:1, wat zeker toen, hoog was voor een standaard motor. Voor de klanten die dit allemaal niet genoeg vinden is er direct al een competitie kit leverbaar, deze heeft een, een snelle nokkenas, 40mm carburateurs zonder acceleratiepomp een open uitlaatsysteem en de spruitstukken om de carburateurs aan de koppen te monteren. De set als hierboven beschreven kostte destijds fl.1180,- excl. BTW, er was ook een close ratio bak beschikbaar voor fl. 1500,- excl. BTW beide kits zonder inruil van originele materiaal. Ter vergelijking de prijs van de motor was in 1976 fl. 11.999,-. Een machine met deze setup (van Adri Pelt !) is getest op de bank van de TH te Delft, de waardes van de originele motor waren niet beschikbaar , maar met de kit en de stille dempers, kwam men tot 72.5 DIN pk/7000rpm en 7.8 kgm/5000rpm. Na montage van het open uitlaatsysteem werd het 77.5 DIN pk/7000rpm en (niet onbelangrijk) 9.2 kgm/5500rpm.

Endurance racer.



Geproduceerde aantallen.

Over de geproduceerde aantallen bestaat onduidelijkheid. Volgens het boek van Colombo:

Le Mans	frame nummer VE 11111 tot VE 13040	1.929 stuks
Le Mans II	frame nummer VE 13041 tot VE 24086	11.045 stuks
Le Mans III	frame nummer VF 11111 tot VF 20700	9.589 stuks

Echter volgens Ian Falloon:

Le Mans eerste serie	frame nummer VE11111 tot VE 13040	1.929 stuks
Le Mans tweede serie	frame nummer VE13041 tot VE 18146	5.105 stuks
Le Mans II	frame nummer VE18147 tot VE 25481	7.335 stuks
Le Mans III	frame nummer VF 11111 tot VE 20700	10.056 stuks
CX100	frame nummer VU 111383 tot ?	353 stuks

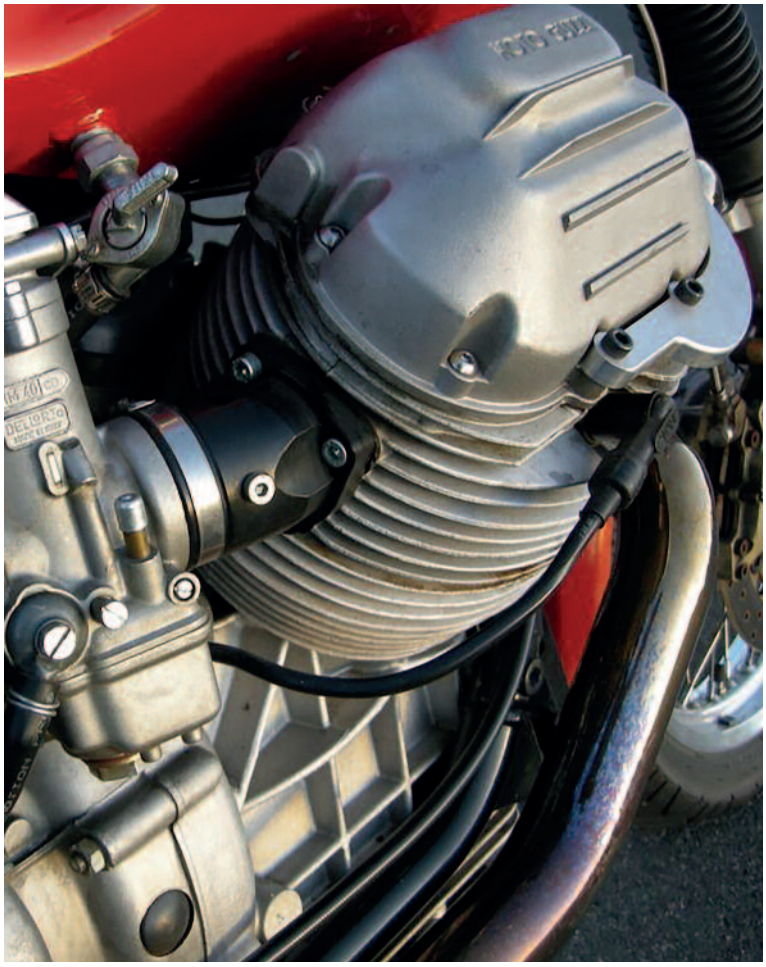
Volgens de fabriek:

Le Mans totaal	frame nummer VE11111 tot VE 17311	6.200 stuks
Le Mans II	frame nummer VE17312 tot VE 24086	6.774 stuks

(Uitgezocht door Gregory Bender, maar later blijkt er nog een Le Mans II te zijn met framenummer VE 24446, die valt buiten deze reeks, maar past weer binnen de opgave van Ian Falloon, kortom administratie en Italianen is niet zo'n gelukkige combinatie)

Op de MGCN site staat een kenteken overzicht. Als deze wordt gefilterd op Le Mans, zijn de volgende aantallen nog bekend bij het RDW:

CX100	1 stuks
Le Mans	211 stuks
Le Mans II	265 stuks



Cilinder met ronde cilinderkop van een Le Mans I.

De verschillen tussen de modellen en binnen de serie.

Le Mans I, met ronde stuurkuip. Met achterlicht van 1e serie.

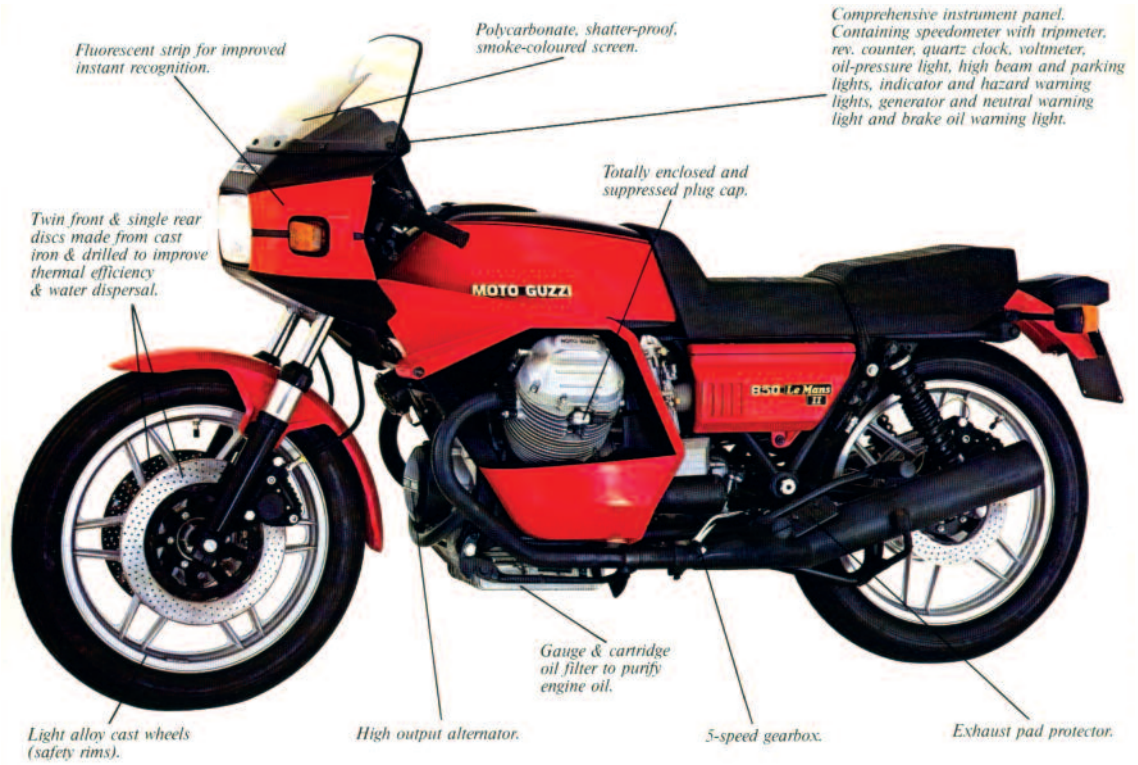
Na introductie van de Le Mans II duidt men de eerste serie aan als Le Mans I, binnen deze serie is er ook onderscheid, eerste serie LM I en de tweede serie, om het makkelijk te houden. De eerste serie LM I heeft het achterlicht van de 850T3 de tweede serie het achterlicht van de 1000SP. Een ander verschil is het zadel de eerste serie LM I heeft een 1 á 1 ½ persoonszadel, bij de tweede serie is het zadel vlakker en meer geschikt voor duo gebruik, alhoewel hij of zij wel erg van je moet houden om het er lang op uit te houden.

De Le Mans II is wat meer toer gericht dan de LM I en voor dagelijks gebruik wat meer geschikt. Het motorblok bleef ongewijzigd, de voorvork wordt 10 mm breder, door gebruik van andere kroonplaten en men wisselt de voorvork poten van plaats, zodat de remklauwen nu achter de voorvork zitten. De Le Mans I had al een gecombineerd remsysteem, de voetrem bediend de achterrem schijf en de linker remschijf in het voorwiel, de handrem de rechter remschijf in het voorwiel. Dit remsysteem is ook al gebruikt op de endurance racer waar de Le Mans van is afgeleid. Bij de Le Mans II blijft het een gecombineerd remsysteem, alleen is er nu een remkracht verdeler in opgenomen, die zorgt voor een 70% voor en 30% achter verdeling. Het is ooit de bedoeling geweest deze remdruk verdeler aan te sturen met een hevel die met de achter schokbreker zou worden verbonden. Bovenop de remdruk verdeler zit een rubber dop met daaronder een plunjer die de hevel moest gaan indrukken. De bedoeling was dat bij een zwaardere belading er meer rem druk naar de achter remschijf zou gaan, maar ik ben nog nooit een bijbehorende schokbreker tegengekomen.

Technische gegevens Le Mans serie:

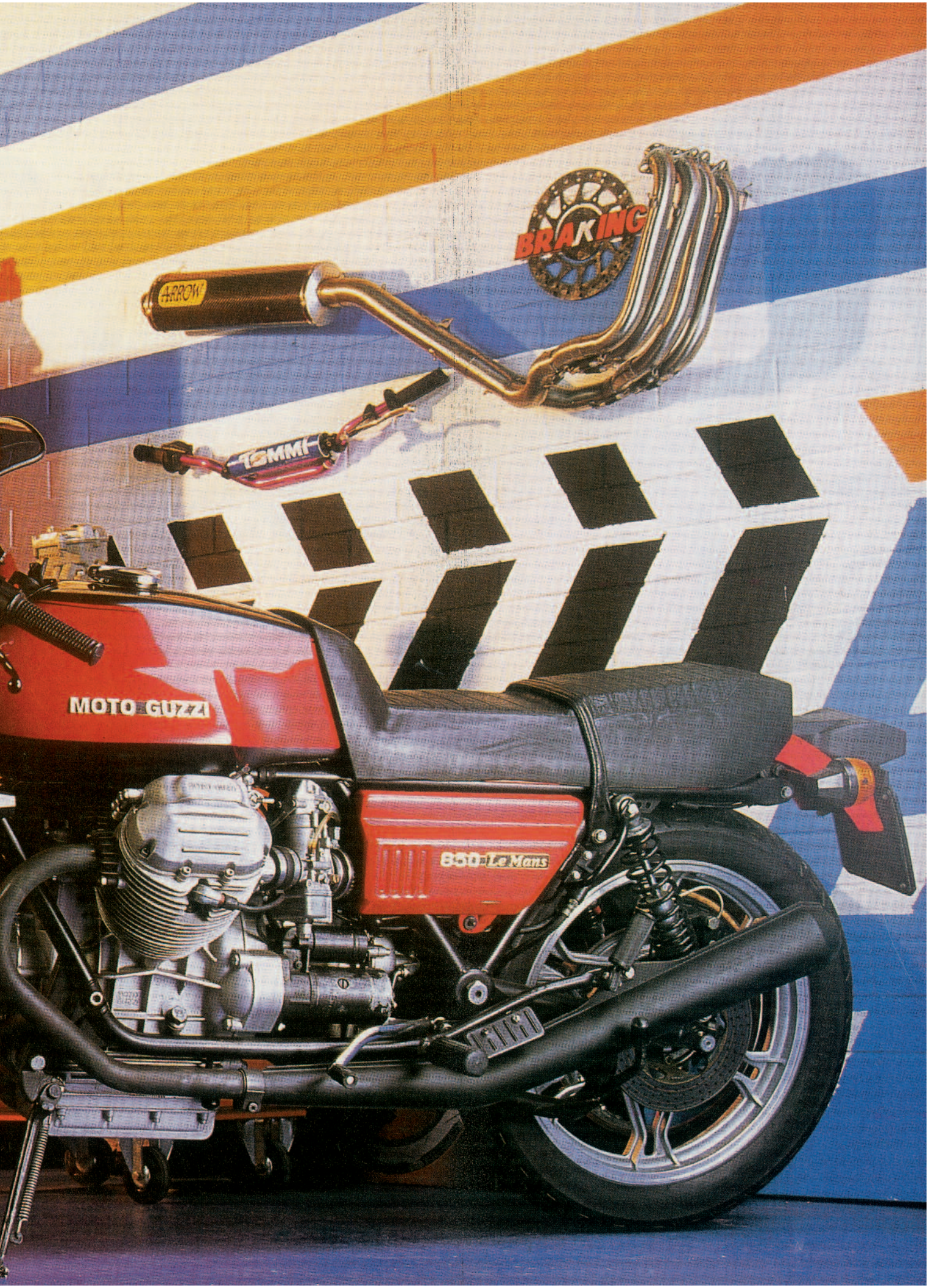
Motor	V2 90graden 4 takt
Boring	83mm
Slag	78mm
Cilinderinhoud	844 cc
Compressie	10.2 : 1
Max. vermogen	71 PK
Cilinder	aluminium met gietijzeren bus, later aluminium met Nigusil laag
Kleppen	2 inlaat 44 mm uitlaat 37 mm
Distributie	stoterstang en tuimelaar
Startsysteem	elektrisch Bosch 0.6kW
Ontsteking	contactpunten
Carburatie	2 x 36 mm Dell'Orto PHF
Koppeling	droge tweeplaats koppeling
Versnellingen	5 constant mesh
	1e 14/28
	2e 18/25
	3e 21/22
	4e 23/20
	5e 28/21
Transmissie primair	tandwielen 17/21
Transmissie secundair	cardan 7: 33
Frame	dubbel wieg frame met losneembare onderbuizen
Vering voor	hydraulische telescoop
Vering achter	hydraulische dempers
Band voor	3.50-18" / 100/90-18"
Band achter	4.00-18" / 110/90-18"
Rem voor	2 x schijfrem
Rem achter	1 x schijfrem, linksvoor en achter gecombineerd als voetrem
Topsnelheid	205 km/h
Drooggewicht	215 kg
Tankinhoud	22.5 liter
Carterinhoud	3.5 liter

De hydraulische stuurdemper (instelbaar in twee standen) komt te vervallen en wordt vervangen door een tijdens het rijden niet meer instelbare wrijvings exemplaar. Er zit een grotere stuurkuip op met ingebouwde knipperlichten, in combinatie met een onderkuip die ook op de 1000SP wordt gebruikt. Het dashboard wordt ook overgenomen van de 1000SP. Vanaf '80 worden de cilinders volledig van aluminium met een Nigusil laag in plaats van aluminium met ingeperste gietijzeren bus. De eerste serie had een aluminium dynamo deksel



Le Mans II, met het hoekige kuipje. Verlengd met lowers van de 1000SP.

Beta
TOMMASELLI


BRAKING
ARROW
TOMMI
MOTO GUZZI
850 Le Mans

wat op het blok aansloot, waarschijnlijk gaf dit problemen met de temperatuur van de dynamo. Het is vervangen door een kunststof deksel, dit bestaat uit twee delen en heeft een luchtspleet tussen de twee delen, zodat de koeling werd verbeterd. Ook kom je een laag aluminium deksel tegen met kunststof spacer, zodat ook hier de koeling beter wordt. Het is niet helemaal duidelijk of het laatste fabrieks origineel is of aftermarket.

Le Mans CX100. Met aangepast blok om aan de Amerikaanse milieu eisen te kunnen voldoen.

Van de Le Mans II bestaan ook andere uitvoeringen, zoals de CX100, deze heeft het motor blok van de 1000SP. omdat het originele Le Mans blok niet aan de Amerikaanse milieu eisen kon voldoen, maar volgens andere bronnen zou hij speciaal voor Groot Brittannië bedoeld zijn. In 1980 volgt de Le Mans III de II op maar deze heeft hoekige cilinders en moet nog even wachten voor hij tot de klassiekers behoort.

Voor wie zich verder in wil lezen in de wondere wereld van de Le Mans is het volgende boek aan te bevelen:
MOTO GUZZI Sport & Le Mans Bible ISBN: 9781845840648
Ook is op de website van Jan van Dooren enorm veel informatie te vinden over de Le Mans. Het adres is :
http://www.vdcon.nl/home

Goed nieuws van Moto Guzzi

Hoera, hij is er
de mooiste, de snelste, de stilste en de beste Roadholder ter wereld

en nog betaalbaar ook

De Moto Guzzi Le Mans

helaas nog wel beperkt leverbaar

***f* 11.999,—**

Ook voor de toerrijders en kilometervreters is er goed nieuws.
WIJ ONTVINGEN WEER
30 V-7 SPECIALS
Let op, dit zijn de enige die wij nog voor 1976 beschikbaar hebben, dus ook hier is het snel handelen geboden.

Nog voor **f 7.750,–** geheel compleet, en dat voor een cardanfiets van Europese klasse.

Door het ongekende succes met de Hydro-Convert leveren we ook deze geweldenaar met „een jaar volledige garantie zonder kilometerbeperking", met arbeidsloon en met uitzondering van normale slijtage (ook vervalt de garantie bij racegebruik).

Uw dealer kan u alle gewenste inlichtingen verstrekken.

Dit was een mededeling van

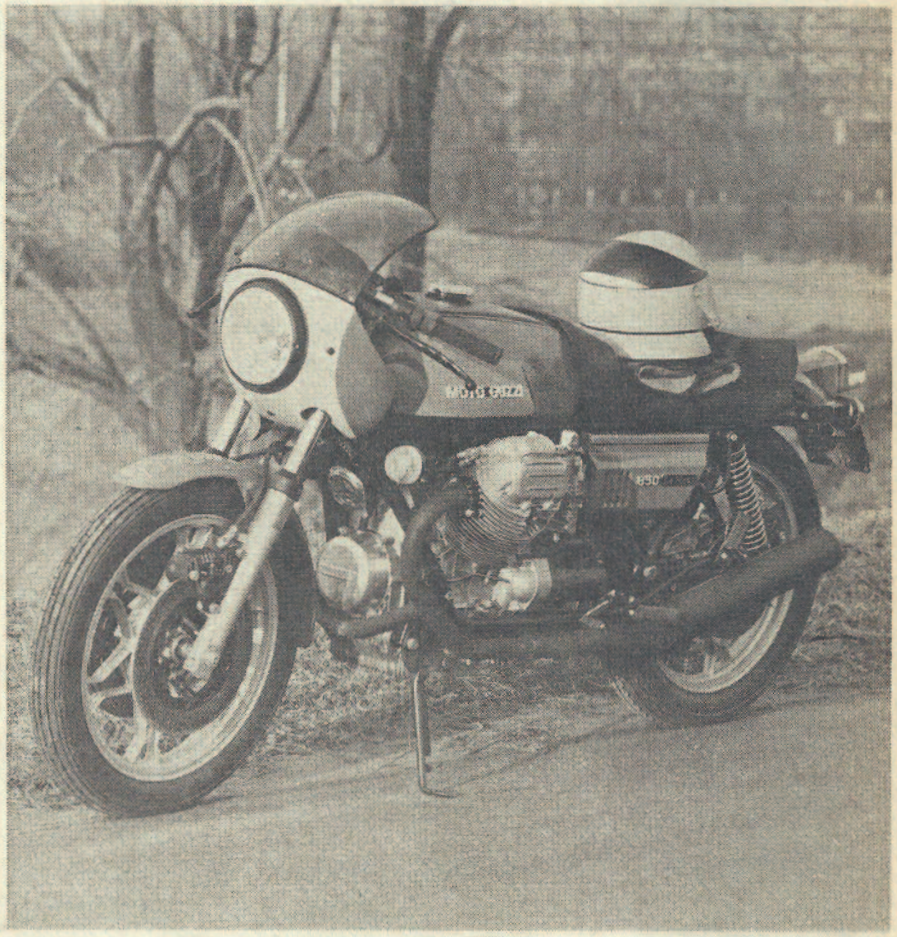
MOTO GUZZI *import*

WILLY VAN GENT

Gerard Scholtenstraat 73 (bij de Bergweg) – Rotterdam
Telefoon 010 - 249580

Rijindruk MOTO GUZZI 850 LE MANS

Veel eerder dan verwacht kwam het telefoontje van Moto Guzzi importeur Wil van Gent „of we belangstelling hadden om een proefrit te maken met de nieuwe 850 Le Mans". Nou, dat was niet tegen dovemansoren gezegd. We hadden al zitten watertanden bij de foto's die collega Derk Evers van de show in Milaan meegebracht had, maar hadden er zeker niet op gerekend dat een van deze supersportmachines al voor de RAI in ons land zou komen. Maar hoewel de nieuwe machine de eerste maanden nog niet in serie-produktie gaat had Wil v. Gent toch al op een van de voor-serie exemplaren beslag kunnen leggen, en die machine stond, brute kracht uitstralend, op ons te wachten.



In werkelijkheid is de machine nog een stuk aantrekkelijker dan op de foto's. De combinatie van het matglimmende lichtmetaal van blok en wielen, de satijnfinish van het zwarte frame, de matzwarte uitlaten en het heldere rood van tank, zijdeksels, spatborden en koplampomhulling, doet het gewoon. De nieuwe vormgeving van de grote uitlaatdempers is onzes inziens zeer geslaagd. Over het zitje hebben we ons standpunt nog niet bepaald.

De 580 Le Mans is een logisch vervolg op de ontwikkelingen die gestart zijn met de V7 Sport, en doorgevoerd zijn bij de toermodellen 850T 1, 2 en 3. Hoewel er na de introduktie van de V7 Sport wel enkele wijzigingen aangebracht zijn is het complete rijwielgedeelte van de genoemde motoren nog steeds gelijk aan dat van de eerste V7 Sport. Het onderframe is iets aangepast omdat er van rechtse naar linkse schakeling is overgegaan, de onderpoten van de voorvork zijn geschikt gemaakt voor de opname van de dubbele schijfrem en hebben een wat ruimere passing in de diameter waardoor de vork de stick-slip verschijnselen grotendeels kwijt raakte, en de Koni achterveerelementen zijn al jaren geleden vervangen door Ceriani's, vrij logisch voor een Italiaanse machine. De nogal forse cardan heeft verleden jaar plaats gemaakt voor een wat vriendelijker ogend kleiner en lichter exemplaar, en de komende modellenreeks is uitgerust met gegoten lichtmetalen wielen met een geheel apart uiterlijk.

De Brembo schijfremmen zijn royaal van gaatjes voorzien, een voorziening om de remmen minder vochtgevoelig te maken. Ook deze sportmachine heeft het Guzzi remsysteem waarbij de voetrem zowel de enkele schijf in het achterwiel, als een van de schijven in het voorwiel bekrachtigt. De andere schijf voor wordt door het remhendel op het stuur bediend. De in hoogte verstelbare clipons van de V7 Sport zijn vervallen. De nieuwe stuurhelften zijn niet meer verstelbaar omdat de ruimte om de vorkpoten opgevuld wordt door de lamphaken. Gebleven is de forse 22,5 liter tank die in combinatie met het te verwachten gunstige gebruik van deze grote-pottenmotor (verwachting gebaseerd op vroegere roadtests en rijdersrapporten) een behoorlijke aktieradius mogelijk moet maken.

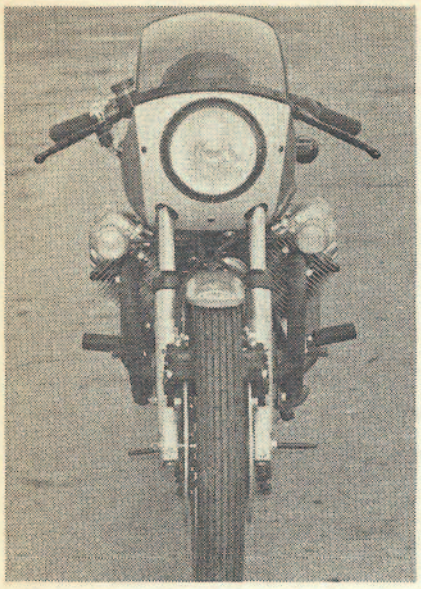
De Le Mans wedstrijdervaring (Endurance races) steekt natuurlijk in de motor. De cilinderinhoud van 844 cc is verkregen door een boring en slag van 83 x 78 mm. Aangenomen mag worden dat de machine de nokkenas van de Sport heeft (of een andere sportieve nokkenas; er bestaan er meer). Twee knotsen van gasfabrieken verzorgen de carburatie: het zijn ø 36 mm Dell'Orto's met acceleratiepomp, startsproeiers en bovenop een ingesloten hendelmechanisme voor de bediening. De carburateurs hebben aanzuigkelken met stenenvangers, maar geen luchtfilters. De machine is maar liefst 10,2 : 1 gecomprimeerd; we zullen er dus maar super in stoken. Als vermogen wordt in het instructieboekje 80 SAE bij 7300 tpm opgegeven .

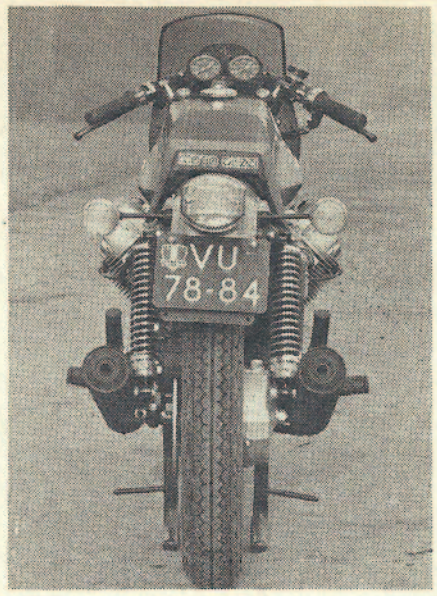
Sinds enige tijd heeft de motor ook een verwisselbaar oliefilter (de vroegere V7 modellen hadden dat niet), maar omdat dit filter binnen de carterpan gemonteerd is, moet deze voor de verwisseling verwijderd worden; elke 15.000 kilometer een ietwat omslachtig karwei.

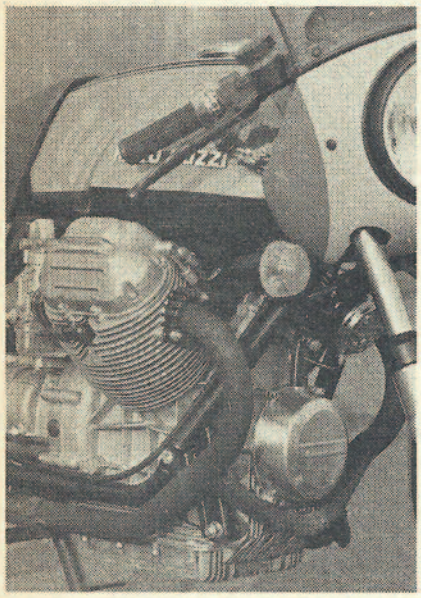
ALS OP RAILS

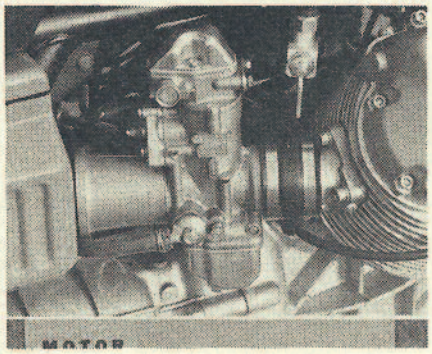
De zithouding op de 850 Le Mans is uiterst sportief, bijna zoals op een pure wegrace-machine. De kleine verschillen die er zijn (het stuur net ietsje hoger, de voetrusten iets dieper t.o.v. het zadel en iets minder ver naar achteren) brengen het comfort dat nodig is voor een lange-afstandrace, of voor hele lange, supersnelle ritten op autowegen.

Zoals de zithouding suggereert, zo is deze Guzzi ook. De machine stuurt uiterst gemakkelijk, absoluut neutraal en volkomen stabiel. Zelfs het rommelige stadswerk, in korte









Indrukwekkend zijn de Ø 36 mm gasfabrieken met acceleratiepomp en inwendig tuimelmechanisme voor de bediening.
Links: de motor heeft twee balanspijpen, een voor het blok, en een in het tussenstuk tussen de voorbochten, net voor de dempers.

bochten met een slecht of glad wegdek, valt goed te doen met deze voor zijn cilinderinhoud betrekkelijk lichte (198 kg droog) sportmotor. Maar echt in z'n element komt de machine pas als de horizon verder weg ligt en de straal van de bochten groter wordt. Hup, gas er op en voor je het weet kruis je moeiteloos 180 km/u. Het lijkt alsof je niet hoeft te sturen. Bochten in snelwegen hoef je maar te „bedenken", en de machine doet automatisch de rest. Het lijkt wel alsof ie z'n eigen lijn kiest, en dat is de ideale. De stabiliteit is onovertroffen; hobbeltjes, glooiingen en richels worden nagenoeg onmerkbaar genomen. Elke snelle bocht is een feest; klaverblaadjes met de lang doorlopende bochten oefenen een magnetische aantrekkingskracht uit: „zal ik gewoon doorrijden, of even alle vier de lussen pakken!"

De machine was met Metzeler banden uitgerust; voor een 3.50 H 18 Rille 10, en achter een 4. 10V18 Block C7 Racing Profil. Deze banden vielen eigenlijk helemaal niet op, so wie so een goed teken, maar de uitzonderlijke spoor- en stabilisatie-eigenschappen zijn mede aan deze banden te danken.

Als topsnelheid wordt 210 km/u opgegeven. Met de gloednieuwe machine hebben we dat niet gereden, maar met minder dan half gas vloog de teller zo maar naar de 180! En dat is dan nog maar inrijden!

De twee grote potten maken van de motor een grote rampestamper, ietwat rauw in het lage toerengebied, met het schudden tengevolge van de dwarse plaatsing. Boven de 4000 tpm (ongeveer) verdwijnt dat rauwe; het effect van de afzonderlijke klappen is niet meer voelbaar, en de krachtbron wordt smeuïg. Trillen doet de motor dan helemaal niet meer. Bij laag toerental eigenlijk ook niet; wat je dan voelt is te laag van frequentie om onder trillen te kunnen rangschikken.

De bak schakelt heel behoorlijk, maar niet geruisloos in de laagste versnellingen als er geen korte schakelpauzes ingelast worden. Dubbel klutsen is niet per se nodig, maar wel aan te bevelen.

Aan het remsysteem moet je wennen. Normaal gesproken is het de bedoeling alleen de voetrem te gebruiken. Door de remkrachtverdeling van 70 pct. voor en 30 pct. achter kan met de voet vrijwel optimaal geremd worden, maar omdat je gewend bent om goed gebruik te maken van de voorrem geef je daar al gauw te veel. De remmen leken wat minder agressief dan de massieve Brembo's op de huidige modellen die een geweldige capaciteit hebben, maar inlopen kan hierbij nog een rol spelen. Alleen met de voet hard remmen heeft het merkwaardige effect dat de machine voor èn achter gelijktijdig in de vering duikt.

Voorlopig is de Moto Guzzi 850 Le Mans nog niet leverbaar. Mocht u tot de selecte groep liefhebbers ervan behoren, dan hebt u nog enkele maanden de tijd om te sparen; de prijs ligt nog niet vast, maar die zal niet gering zijn, vermoedelijk in de buurt van de 13.000 gulden. Zelfs al was de machine door z'n bouw niet exclusief, door deze prijs zal hij het zeker blijven!

GUUS VAN DE BEEK

VOORNAAMSTE TECHNISCHE GEGEVENS:

Motor: 90 graden viertakt twin met stoterstangen, boring x slag 83 x 78, cilinderinhoud 844 cc, compressieverhouding 10,2 : 1, maximum vermogen 80 SAE pk bij 7.300 tpm, Dell'Orto carburateurs Ø 36 mm, accu bobine ontsteking, elektrische startmotor 0,6 pk

Transmissie: droge plaatkoppeling (2 platen), tussenas met overbrenging 1,235 : 1, vijf versnellingen 2,0 - 1,388 - 1,047 - 0,869 - 0,750 : 1, cardanische koppeling en haakse tandwieloverbrenging 4,714 : 1 naar achterwiel.

Rijwielgedeelte: dubbel wiegframe (demontabel), 3.50H 18 inch voorband, 4.10V 18 inch achterband (ook mogelijk 100/90 H 18 voor en 4.00H 18 of 110/90H 18 achter). Dubbele schijfrem Ø 300 mm voor, enkele schijfrem Ø 242 mm achter. Lengte 2.190 mm, wielbasis 1.470 mm, tankinhoud 22,5 liter, gewicht 198 kg.

Fabrikant: Seimm Moto Guzzi S.p.A., Mandello del Lario, Italië.

Import: Willy v. Gent B.V., Gerard Scholtenstraat 73, Rotterdam.

Rijdersrapport.

In de MOTOR heeft een rijders rapport gestaan betreffende de Le Mans. Hier volgt een samenvatting, de kop is een stuurfiets bij uitstek. 31 mensen namen de moeite de vragenlijst in te sturen, wat veel is aangezien het een exclusieve lees dure motor is.

Bijna unaniem roemde men de stuur eigenschappen en de remmen, over de andere positieve punten was men wat meer verdeeld, bij de negatieve punten werd vooral de uitlaten en de buddyseat genoemd, terwijl ook over de toenmalige importeur Willy van Gent nogal verschillend werd gedacht.
De rijders (en rijdsters 2 stuks) waren afkomstig uit alle lagen van de bevolking en de leeftijden liepen uiteen van 18 tot 47 jaar, met 28 jaar als gemiddelde, wat op zich niet vreemd is aangezien het niet echt een beginners motor is. Het jaar gemiddelde aan kilometers werd becijferd op 17.685 km, dat waren nog eens tijden. Accessoires werden er ook gemonteerd, veelal een volle stroomlijn kuip, ook werden de standaard uitlaten vaak vervangen. Valbeugels of cilinder beschermers was ook een gewild accessoire. Over de verlichting was ook niet iedereen even tevreden deze werd vervangen door een H4 unit (8x) en/of er werden één of meer verstralers gemonteerd (8x) de remschakel setjes werden 4x gemonteerd. Originele onderdelen werden niet vaak vervangen, een andere buddy seat (4x) andere carburateurs (3x) waarschijnlijk die van de race kit. In één geval werd de motor compleet verbouwd met Kröber ontsteking, andere nokkenas en een andere carter ventilatie. De meeste gaven aan meestal solo te rijden, gezien de kwaliteit van het zadel en de afmetingen, is dit volkomen begrijpelijk.

Mooi rijtje en de mooiste staat vooraan.

De motoren werden hoofdzakelijk op de langere afstanden gebruikt, hoewel de motor in de stad ook voldoende handelbaar en wendbaar werd bevonden. In twee gevallen werd aangegeven dat de motor voor sport doeleinden werd gebruikt. Bij de vraag kruissnelheid werden forse waarden ingevuld en kwam het berekende gemiddelde uit op 148 km/h, de uitschieters waren 120km/h en 180 km/h. Brandstof, olie en banden, er werd unaniem super getankt, en het verbruik ervan liep uiteen van 1 op 8.5 tot een hele nette 1 op 20, het gemiddelde kwam uit op 1 op 15, wat ook aardig overeen komt met de fabrieks opgave.

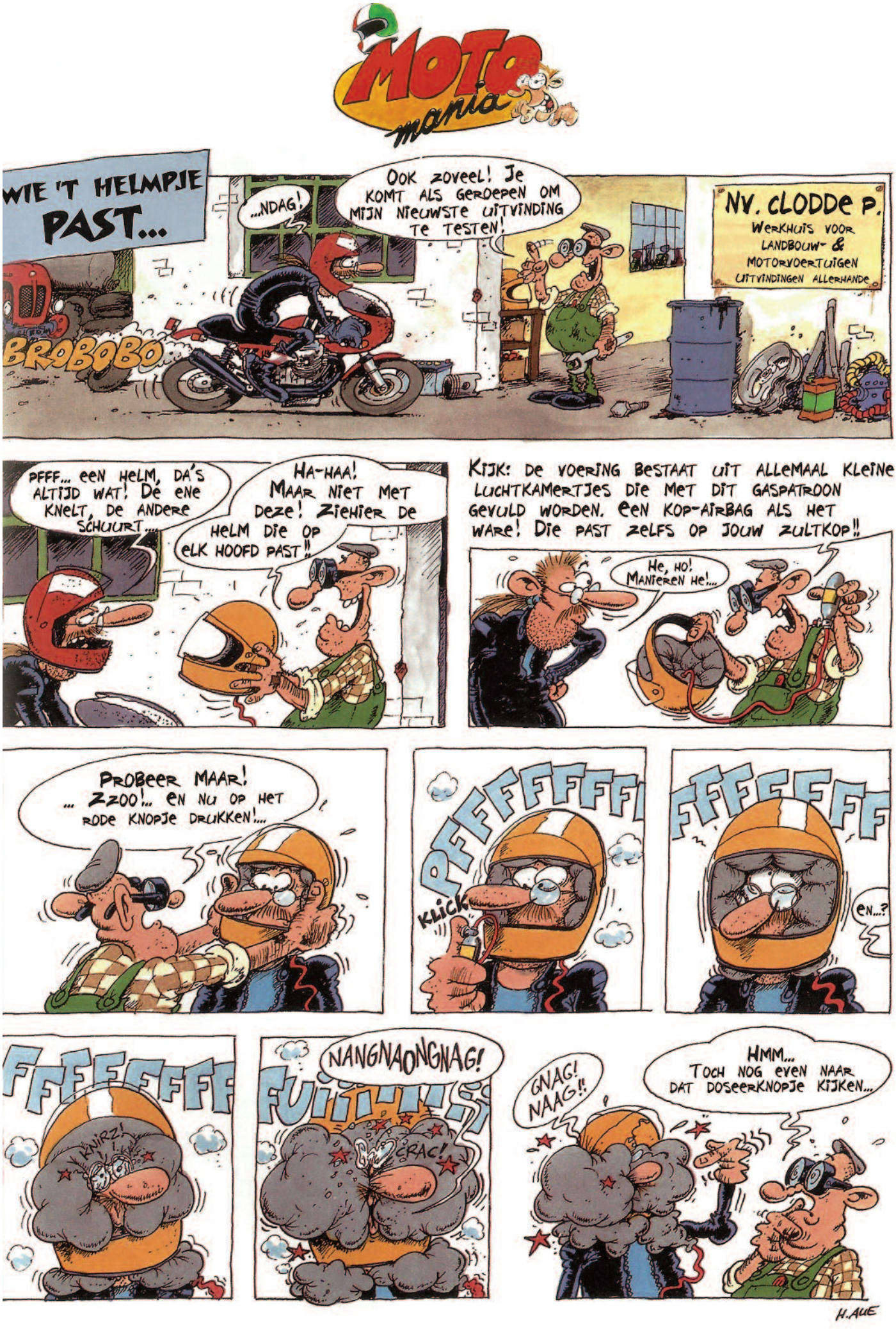
Bij het olie verbruik werd meestal ingevuld nihil of niet te meten, bij degene die wel een waarde opgaven liep het uiteen van 1 op 1500km tot 1 op 4000km. Bij de bandenslijtage liepen de opgegeven afstanden nog verder uiteen, zal het beperken tot het gemiddelde, dit is 13.516km voor de voorband en voor de achterband 6.874km. Meer dan de helft van de inzenders voerde het onderhoud zelf uit, wat op zich best veel is aangezien sommige motoren nog in de garantie periode zaten. De kwaliteit van de lak werd 15x goed beoordeeld, 8x redelijk, 5x matig en 3x slecht, waarbij de uitlaten met 14 x slecht bedenkelijk scoorden. Over het weinige aanwezige chroom was men meer te spreken. Reparaties hierbij ken de Le Mans ook een paar zwakke punten bij 11 inzenders werd de buddy seat vervangen en in sommige gevallen zelfs meer dan eens, de kabels van de tellers hielden het ook niet zolang uit en er waren 4 klachten over de dynamo, waarschijnlijk degene die verstralers hadden gemonteerd. Opvallend was dat bij een kwart de oliepeilstok afbrak. Ook kwam het niet volledig vrijkomen van de koppeling enige keren voor. Dan de exemplarische storingen, als startmotor, gebroken wielen, gescheurd of gebroken voorspatbord, ook werd er een gebroken stoterstang gemeld, de meest opvallende was de inzender waarbij drie keer een tand van het pignon wiel afbrak, hoeveel pech kun je hebben. Twintig keer werd gemeld dat de Le Mans sinds de aanschaf luidruchtiger was geworden, met name de kleppen, koppeling en uitlaten. Over de dealer was men over het algemeen goed tevreden, over de onderdelen voorziening werd verschillend gedacht. Over de importeur liepen de meningen ook nogal uiteen, degene die niet tevreden waren dan ook heel erg niet tevreden. Meer dan helft gaf aan de motorfiets weer te kopen, bij de minpunten was men het alleen over de uitlaten eens, bij de pluspunten werd de wegligging en de remmen positief beoordeeld.

Mocht je de aanschaf van een Le Mans overwegen. bedenk dan dat ze ondertussen bijna 40 jaar oud zijn. Een goede originele is duur, zeker degene van de eerste serie. Verder zijn er een hoop Le Mans II's omgebouwd naar een Le Mans I. Het frame nummer geeft uitsluitsel. Maar het is ook redelijk snel te zien, zitten er nog bevestigings stroppen op de bovenste kroonplaat dan is het een II geweest. Een klepje op de tank is ook een II, twee aluminium 5mm vulplaten achter de remschijven duidt op de bredere vork van de II, ook het dasboard van de Le Mans I is nogal specifiek, bij ombouw van een II naar een I zie je hier vaak een dasboard van een V50, te zien aan twee indicatoren voor de knipperlichten, dit is bij het originele dashboard een enkel lampje, en ook nog slecht zichtbaar. De schakelaars waren ook van Mickey Mouse kwaliteit en 40 jaar doet daar ook geen goed aan, deze zijn ondertussen dan ook zeldzaam. Overigens zijn die van de Le Mans II (de Engelse drop uitvoering) niet veel beter maar deze werden op meer modellen gebruikt, dus wat eenvoudiger te vinden. Verder is de stuurdemper een zeldzaam item, de carburatoren zijn er nog nieuw, maar dan zijn ze niet in blank aluminium maar hebben meer een cadmium kleur. De cilinderkoppen zijn ook zeldzaam, op zich lijken ze heel erg op de koppen van de andere ronde modellen maar die hebben 3 x M8 bouten voor de montage van de inlaatspruitstukken, bij de Le Mans is dit 3 x M6. Tevens wijkt het formaat kleppen af maar dat zie je niet van de buitenkant. Benzinetank worden nog gemaakt let dan op dat het klepje de goed kant op scharniert, de tank is hetzelfde als die van de V7 Sport, maar het klepje scharniert andersom.

Voor de goede orde bij de Le Mans zit het scharnier achter bij de V7 Sport aan de voorzijde. Aangezien de Le

Mans geen luchtfilter heeft maar twee kelken met een vrij grof gaas, kun je je voorstellen dat er in de loop der tijd aardig wat rotzooi naar binnen is gezogen, met andere woorden, kijk er niet van op dat er een grondige revisie nodig is. De meeste zullen ondertussen ook al wel een revisie achter de rug hebben. Wat dan vaak gedaan werd was de cilinderinhoud vergroten door het plaatsen van cilinders en zuigers met een 5 mm grotere boring (1000SP, G5 en Convert) Dit is niet altijd een succes. De cilinder voet heeft ook een grotere diameter en dan kun je twee dingen doen, of het carter uitkotteren of de cilindervoet afdraaien. Bij het afdraaien van de cilindervoet wordt de wanddikte erg dun en loop je het risico dat deze afscheurt, de beste methode is het uitkotteren van het carter, dit is ook het meeste werk. Daarnaast daalt de compressie verhouding dus een groot deel van het vermogen wat je wint raak je weer kwijt, of er moeten zuigers gebruikt worden van de SPIII. Deze heeft dezelfde verbrandingsruimte en kleppen als de Le Mans en zijn 1000cc (of wat meer precies 949cc) dan hou je de originele compressie verhouding. Vervolgens heb je het volgende probleem dat de topsnelheid wel eens lager geworden kan zijn, de luchtsnelheid in de carburateur en inlaatspruitstuk is gebonden aan een maximum, omdat de cilinderinhoud is toegenomen loop je eerder (bij een lager toerental) tegen dit maximum aan, na het maximum daalt het vermogen en dan kan de overbrenging wel eens te lang zijn om de oorspronkelijke topsnelheid te halen, koppel neemt wel toe dus het middengebied zal sterker zijn. Wil je het maximum vermogen weer bij het originele toerental dan zal er iets aan de ademhaling gedaan moeten worden, lees 40mm carburateurs grotere in en uitlaat kanalen in de kop, al dan niet met grotere kleppen en/of een andere timing, middels een andere nokkenas. Kortom het lijkt eenvoudig om er 1000cc van te maken, maar er zitten adertjes onder het gras. Mijn eigen Le Mans, een I op kenteken had ook een nogal aardig bewogen leven achter zich, de vorige eigenaar had hem het uiterlijk van een Le mans III willen geven en was daar niet echt in geslaagd. Heb er eerst een tijd mee gereden en hij heeft vervolgens het uiterlijk van een California gekregen, mijn vrouw wilde niet met clip ons rijden. Met de komst van de kinderen werd er vrijwel niet meer mee gereden, dus het werd een project.

Om er weer een fabrieks originele Le Mans I van te maken, zag ik qua tijd niet zitten, dus er is iets van gemaakt waar ik wel gelukkig mee kan zijn. De beide spatborden zijn van metaal, achter van een V7 Sport, het zadel is ook V7 Sport, de zijdeksels zijn van een TS250. De originele Le Mans zijdeksels hebben de neiging tot scheuren, de metalen versie van de SP en T3 passen niet vanwege het luchtfilter, maar die van de TS250 hebben de goede vorm en zijn uitgespaart ter hoogte van het filter. De bedrading was al aangepast en de lichtschakelaar is een moderne, die wel heel zal blijven omdat alle grote verbruikers via een relais gevoed worden. Kortom voorlopig kan hij de weg weer op en misschien wordt het ooit nog eens een echte Le Mans I maar dat zal wel iets voor na het pensioen worden.


MOTO mania
WIE 'T HELMPJE PAST...
...NDAG!
OOK ZOVEEL! JE KOMT ALS GEROEPEN OM MIJN NIEUWSTE UITVINDING TE TESTEN!
NV. CLODDE P.
WERKHUIS VOOR LANDBOUW- & MOTORVOERTUIGEN UITVINDINGEN ALLERHANDE
BROBOBO
PFFF... EEN HELM, DA'S ALTIJD WAT! DE ENE KNELT, DE ANDERE SCHUURT...
HA-HAA! MAAR NIET MET DEZE! ZIEHIER DE HELM DIE OP ELK HOOFD PAST!!
KIJK: DE VOERING BESTAAT UIT ALLEMAAL KLEINE LUCHTKAMERTJES DIE MET DIT GASPATROON GEVULD WORDEN. EEN KOP-AIRBAG ALS HET WARE! DIE PAST ZELFS OP JOUW ZULTKOP!!
HE, HO! MANIEREN HE!...
PROBEER MAAR! ... ZZOO!... EN NU OP HET RODE KNOPJE DRUKKEN!...
KLICK
PFFFFFFFFF
FFFFFFFF
EN...?
FFFFFFFF
KNIRZ!
NANGNAONGNAG!
FUIIIIIIIS
CRAC!
GNAG! NAAG!!
HMM... TOCH NOG EVEN NAAR DAT DOSEERKNOPJE KIJKEN...
H.AUE