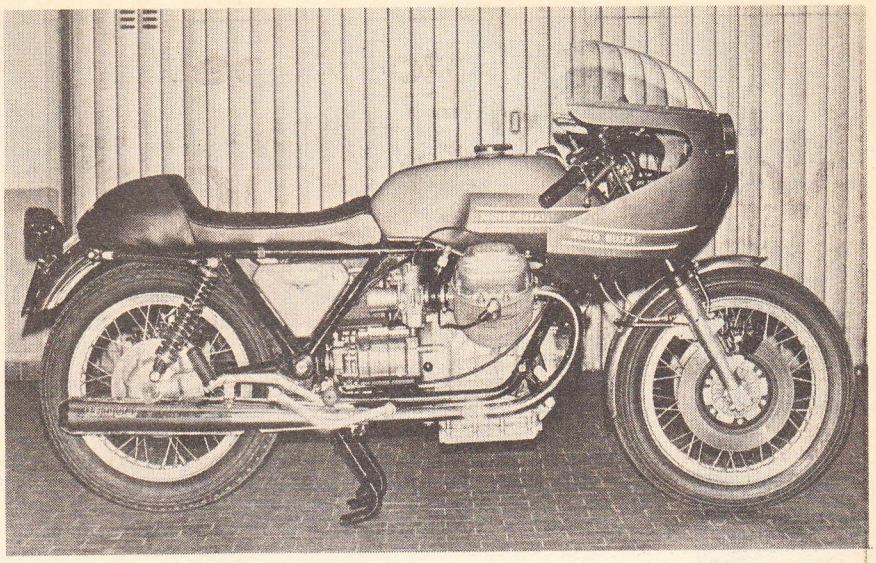
MOTO GUZZI „LE MANS" 850



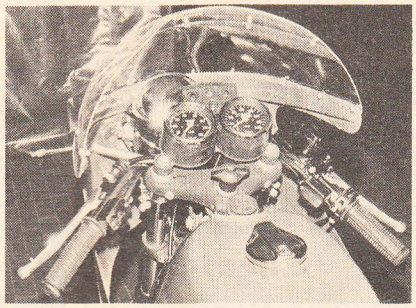
De „Premio Varrone", de Italiaanse prijs voor de beste „superbike", is dit jaar niet toegekend. Negen motorfietsen kwamen voor deze prijs in aanmerking en werden grondig getest door de tien leden van de jury. Er werd een totale afstand van 130.000 km afgelegd met: Ducati „GT", Kawasaki „H2", Norton „Interstate", Suzuki „750GT", Laverda „SF", Triumph „Trident", BMW „R75-5", Honda „CB 750" en Moto Guzzi „V7 Sport". De MV „750 Sport" werd te duur geacht om in dit rijtje te worden opgenomen . . .

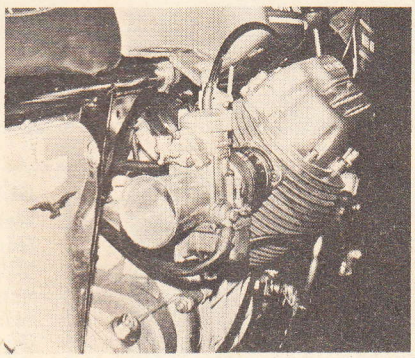
Met een geringe voorsprong op Honda behaalde de Moto Guzzi de hoogste punten, maar beide motorfietsen hebben de prijs respectievelijk in 1970 en 1971 al gekregen, en omdat sindsdien beide modellen niet noemenswaardig gewijzigd zijn, werd de prachtige trofee niet toegekend.

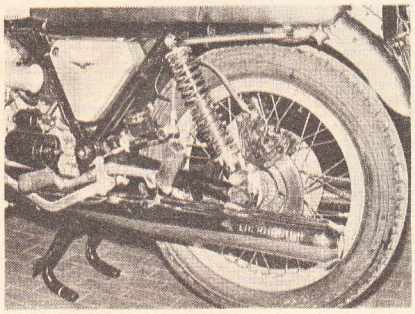
De BMW behaalde de derde plaats, daarna een ex-aequo notering voor Laverda en Triumph, en vervolgens Suzuki, Norton, Kawasaki en Ducati. Dit jaar was de Ducati „Sport" nog niet beschikbaar voor de tests, en de toeruitvoering van deze machine bracht het door zijn bescheiden prestaties niet ver.

De Moto Guzzi behaalde voor bijna alles de hoogste punten, alleen de remmen en de versnellingsbak werden minder gewaardeerd. Maar de mensen van de Moto Guzzi-fabriek in Mandello del Lario lieten blijken de kritiek van de jury ter harte te hebben genomen. Tijdens de prijsuitreiking hadden ze hun „antwoord" al klaar. . .

Ze hadden hun sensationele 850 cc „Le Mans" model met voor en achter schijfremmen en een verbeterde versnellingsbak bij zich. Dit nieuwe model, dat over enkele maanden in beperkte produktie gaat, werd natuurlijk genoemd naar het beroemde circuit in Frankrijk waarop het tijdens twee opeenvolgende jaren uitstekende resultaten behaalde in de zware 24 uren van de „Bol d'Or". Door stomme pech werd echter de zege nooit behaald.







Midden: Elke cilinder heeft een enorme 40 mm Dell'orto met acceleratiepomp.
Onderaan: De schijfrem op het achterwiel en één van de twee voorremschijven zijn gekoppeld.

Volgens de vermaarde Moto Guzzi ontwerper Lino Tonti zijn, om de remwerking nog te verbeteren, de achterste en een van de voorste schijven gekoppeld, zodat ze gelijktijdig aangrijpen als het voetpedaal wordt ingetrapt. De remhandle aan het stuur bedient alleen de linker schijfrem in het voorwiel. De schijven van de nieuwe Moto Guzzi, die vervaardigd zijn door de bekende Milanese specialist in remmen voor race-auto's, Brembo, hebben voor een diameter van 300 mm en achter 290 mm.

De „gespierde" 83 x 78 x 2 = 845 cc krachtbron wordt gevoed door twee enorme 40 mm Dell'Orto's met acceleratiepompen (waardoor een hoeveelheid brandstof naar binnen wordt gespoten als het gas wordt opengedraaid); hij slingert er 82 DIN-pk uit bij 7500 tot 8000 tpm, met een maximum koppel bij 6000 tpm.

De eindoverbrenging is naar keuze 8 : 35 of 8 : 27 en de halve stroomlijn kan als extra worden geleverd. De elektrische starter is natuurlijk op zijn plaats gebleven, en andere „traditionele" kenmerken zijn de wisselstroomdynamo voor op de krukas, accu-bobine ontsteking, door stoterstangen aangedreven kopkleppen, vijf versnellingen, droge koppeling met twee platen, cardantransmissie en een dubbel wiegframe waarvan de onderste buizen kunnen worden weggenomen om het motorblok te demonteren.

De lichtmetalen Borrani-velgen zijn geschoeid met Michelin High Speed banden, 3.50 x 18 voor en 4.25 x 18 achter. De zitpositie is lager dan op de „V7 Sport" en met een droog gewicht van 206 kg wordt een topsnelheid opgegeven van 225 km/u; met de standaard 8 : 35 gearing wordt een tijd van 12,25 seconden over de kwartmijl met staande start geclaimd.

CARLO PERELLI