

constructeurs hebben met deze racemachine een sportief alternatief voor de toermachines gecreëerd en hebben alle eisen daarvoor zonder mankeren doorgevoerd.

Hij is daardoor alleen nog geschikt voor dat ene doel, maar hoe!!

Uiterlijk

De look van de II maakt al veel duidelijk over zijn snode plannen. Als een Lamborghini bij de automobielen komt de Guzzi erg laag in bouw. Rond het fraaie V-twin blok zit aan weerszijden een strakke afdekplaat, die samen met het los op de voorpartij gemonteerde „stuurkuipje” een complete stroomlijn vormt. Die bovenpartij zit mooi strak om de vork het stuur en de instrumentenpartij, wat natuurlijk mogelijk is juist door het feit dat het stuur niet in een gewone kuip rond hoeft te draaien met de daarbij horende ruimteproblemen.

De afstand voetrusten- zitplaats is opmerkelijk klein, terwijl de afstand zitplaats-stuurhelften juist groot is. Dat betekent in de praktijk dus dat je met de knieën opgetrokken naar voren leunend op het stuur, kortom „racy” zit. De voetsteuntjes zitten goed hoog. Het moet gezegd dat de zit bij de vroegere „sports” met hun uit de vorkpoten stekende stuurhelften beter, of liever universele, was. Achter de potten van cilinders vinden we joekels van gasfabrieken, uitgerust met kelken die via grove zeven de buitenlucht in kijken.

De hele opbouw van de Le Mans is gericht op het snelle werk.

Rijden

We stappen dus op de fiets. Het eerste dat opvalt is de erg lage zit. Kijken we voor ons dan zien we het uitgebreide dashboard, want anders kun je het niet noemen, met daarin duidelijk afleesbaar: kwartsklokje (handig!), toerenteller, snelheidsmeter/kilometer teller en accuconditiometer. De batterij fel gekleurde lampjes staat voor: clignoteur, vrijstand, laadstroom, oliedruk, licht, remwerking en knipperlichten. Een hele kerstboom, niet?

Links en rechts van de tellereenheid vinden we de knoppen en verstelmogelijkheden voor de knipperlichtinstallatie, de dagteller en de koplamphoogte (handig detail bij duorijden!). Deze zijn wat in een hoekje verscholen. Gaan we startklaar zitten, dan komen de handen op clip-ons („verbeterde” versie) die goed diep gemonteerd zijn, hoewel een centimeter of tien hoger dan in „echte racestand”. Ze zitten wat ver naar voren. Op de clip-ons vinden we de fel gekleurde schakeleenheden met alle mogelijkheden. Die zijn nog steeds lastig te bedienen, maar het is al beter dan vroeger. Maar ja, we zullen maar denken „beter een paar andere



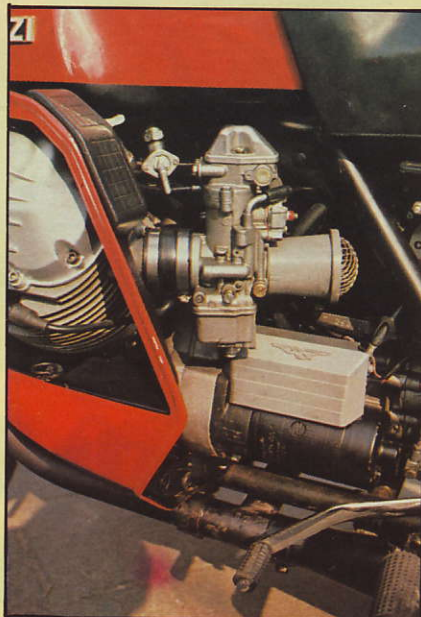
De Le Mans II is een zeer slanke machine, gericht op zéér sportief gebruik. Het blok is ferm opgepept en ademt door forse gasfabrieken. De uitrusting is compleet, vooral het instrumentarium op het dashboard.

handels gemonteerd, dan een ander frame”. Wij zouden als koper proberen als extra Yamaha-handels te laten monteren. Dat zal toch wel kunnen op zo'n bedrag? Misschien is dan gelijk de iets te grote afstand handvat-greep wat beter. Goed, een kickstarter zoeken we tevergeefs, maar een simpele druk op de knop brengt de krachtbron trillend tot leven. Links, een beetje onhandig, zit een handeltje dat de chokes bedient. Met hulp daarvan startte de fiets onder alle omstandigheden kritiekloos. Even warm laten lopen is wel gewenst. Daarbij moet beseft niet zenuwachtig met het gas gespeeld worden, want de twee enorme knijters van 36 mm Dell'Orto's zijn uitgerust met acceleratiepompen en het instructieboekje vermeldt dat de kans niet denkbeeldig is dat terugslaan en een vlam uit de carburateur plaatsvindt (door te rijk mengsel). Choke terug. . . en zoals elke Guzzi schudt de hele fiets wat bij gasgeven. Niet hinderlijk. Een snorkend geluid uit het vooronder herinnert je aan de open kelken met „theezeefjes” aan weerszijden.

Op weg dus. Redelijk geluidloos (dat kan bij een cardanische overbrenging. . .) gaat de zaak in één. De koppeling gaat ook al niet te zwaar, dus ook dat drukt de pret niet.

De Le Mans komt wat moeilijk op gang vanwege de lange eerste versnelling, hij is dan ook niet voor binnen de stad bedoeld. Net op weg valt toch wel op dat je volgens gangbare begrippen ronduit slecht zit. Dat heb je nu eenmaal te nemen als nadeel van de supersnelle zitpositie.

Het accelereren gaat op de voor een langzaam draaiende twin viertakt gewone, rustige manier. De carburateurs snorken er





lustig op los en soepel zoekt hij naar een snelheid die, wanneer per ongeluk op de teller gekeken wordt, zeker dertig kilometer hoger ligt dan je dacht. Da's nou net het punt met deze racer. Het gaat allemaal zo onopvallend hard! Een vierpitter loeit je (zelfs al maakt hij weinig geluid) naar hogere snelheden, deze murmelt rustig door. Op de rijksweg komt alles pas goed tot zijn recht. De zitpositie, waar je je eerst groen en geel aan ergerde wordt ineens „lekker ontspannen snel“, het lage voorover zitten wordt ineens beter met het hoofd wél uit de luchtstroom, maar niet achter de ruit en na een, twee en drie (redelijk schakelend) volgt de vierde en vijfde versnelling, die lekker dicht op elkaar zitten en elkaar aanvullen wanneer men rustig 's lands dreven af koerst bij, ai, daar valt het oog op de teller. . . 170 km per uur. En dat terwijl je dacht vrij rustig te rijden!

Dat is nou net het volg van dat rustige, veraderlijke murmelen en snorken van hetding. Je hebt helemaal niet het idee dat een heleboel paarden staan te trappelen. De kuip houdt de wind weg en reflecteert het gebrom onder je. Accelereren lijkt rustig te gaan (in één moet vrij stevig de koppeling gepakt worden), maar in feite kom je op de

helemaal niet zo minne 400 meter tijd van rond de 13 seconden (met een behoorlijk zware rijder). Wordt het gas helemaal ongeschroefd dan draaft de II onopvallend door naar enorme snelheden. De teller kwam bij ons zonder mankeren op 230 km. 214 km/u. écht (afwijking snelheidsmeter 9%).

Sturen

Bij dat lustige rijden kom je noodzakelijk de nodige bochten tegen, wat heet, na een tijdje zoek je ze op om even te griezelen van zoveel stuurkwaliteiten.

Wat voor een bocht het ook is je gaat er doorheen alsof je aan weerszijden overeind gehouden wordt. Meermalen naderden we bochten met een andere motorrijder die dan tot je stomme verbazing in de ankers krom en méters achter bleef.

Na een paar honderd kilometer merk je waarom dat is. Ondanks de toch flink hoge voetsteunen (bij de laatste serie II's zitten die iets lager voor een wat comfortabeler zit) worden de tenen ineens vervelend koud. Eén paar laarzen rijp voor de schroothoop. Dus, bij aankoop even opletten en behalve bandenkosten ook laarzenkosten incalculeren.

De stroomlijn (stuurkuipje en „flappen“) werkt goed. De meningen over de onderstukken waren verdeeld, vooral omdat die nogal in de weg zitten bij de knieën. De Le Mans is geen allemansvriend.

leren. Maar, alle gekheid op een stokje, het blijft ongehoord zoals de II stuurt en wat voor bodemspeling hij daarbij heeft. Nooit gebeurde het dat ook maar een zijwaarts stapje merkbaar was. De gemonteerde Metzlers voldeden perfect. Naar we horen kunnen de hele kundige scheurneuzen hun hart nóg verder ophalen met Michelin PZ2 banden. Maar ja, die zijn wél zo weg. De verstelbare stuurdemper, onopvallend verborgen rechts in de kuip, deed zijn werk (blijkbaar) onopvallend. In de stad ligt het natuurlijk heel anders vanwege de constructie van de machine. Maar we mogen aannemen dat men in zo'n geval als Guzzi liefhebber een van de vele andere modellen zal kiezen. Bij het snellen over de wegen blijft de II op consumptief gebied een heer. Zelfs na snelheidsproeven kwamen we op een verbruikswaarde van een liter op twaalf kilometer en tweehonderd meter.

Het dwars in het frame staande blok gaf op zich geen enkele nadelige indruk, mits men tenminste niet onder de pakweg 3000 toeren het gas opensleurt (zo te horen wordt dan de gassnelheid binnenin de carburateur te laag, want gas afsluiten heeft tot gevolg dat hij weer oppakt) of botweg terugschakelt zonder op het toerental te letten. Binnenin het blok draait een hele vracht ijzerwerk rond en die is niet zo snel op gang of van zijn toerental af. Onvoorzichtig schakelen heeft tot gevolg dat de boel achter even opzij stapt vanwege een klap van het snel lopende vliegwiel of juist de remwerking van het nog op gang komende vliegwiel. Duidelijk werd dat de Guzzi vooral lekker doordraafde wanneer hij goed op toeren (zo bij het „oranje gebied”) werd gereden. Achter elkaar kon dan doorgeschakeld worden.

Bij dat stevig dooraccelereren kwam heel nu en dan een nadeeltje voor de dag van de vrij korte veerwegen en het flink uit de veren komen door het cardan: een hobbeltje had dan licht stutten tot gevolg.

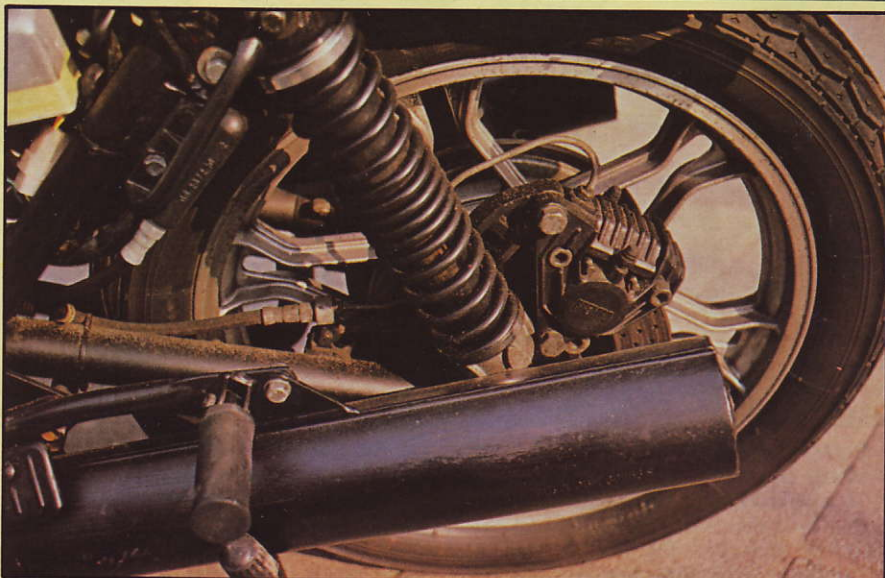
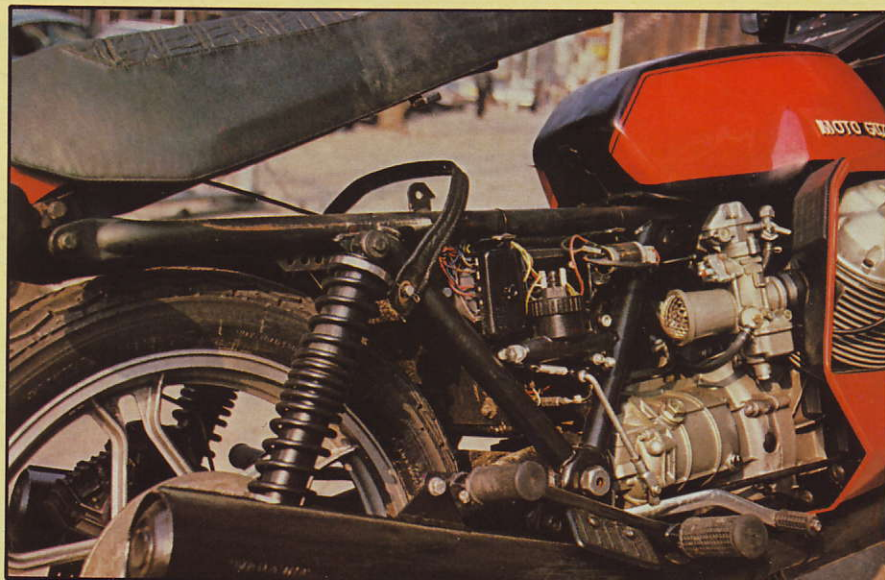
Remmen

Zo'n snelle fiets dient te beschikken over prima remmen en die heeft hij dan ook. Uiteraard is het uitstekende Guzzi remsysteem gemonteerd, waarbij op de achterrem ook een van de voorschijven meeremt en de handel op het stuur de andere schijf vóór bedient. Uitstekend doseerbaar en goed krachtig! Wel even rekening mee houden, want alleen met de rechterhand remmend gebeurt er weinig. De gaten in de weer als vanouds roestende schijven, het hoort er nu eenmaal bij, zijn in dit model aangebracht met de voor de hand liggende bedoeling in de regen beter remmen toe te staan. Of dat werkt? We merkten er weinig van. Ze deden het sowieso goed.

De gemonteerde remblokken zijn van vrij zacht materiaal, zodat vervanging niet lang op zich zal doen wachten.

Details

De details zijn op de II redelijk verzorgd. Hier en daar is een knopje wat onhandig verscholen. De achterschokdemping is wat lastig te verstellen. De kniestootstukjes in de kuip zouden gewoon weggehaald moeten worden omdat ze zeer doen en het spiegelje is voor zo'n machine ronduit gevaarlijk (je kunt door je zit niet omkijken en ziet alleen elleboog in de spiegel), maar door de bank genomen praten we dan over betrekkelijk onbelangrijke details. Echt storend is eigenlijk alleen die spiegel. De aandacht is blijkbaar vooral uitgegaan naar de snelheid en daardoor is de handigheid van sommige dingen wat versloft. Toch is bijvoorbeeld het zwart op de pijpen al beter dan vroeger. Perfect is het nog niet, maar behalve het voorste stuk van de bocht bleef hij redelijk mooi. Waar het de snelheid en stureigenschappen betreft niets dan lof, die zijn met precie-



Onder de buddy is het door het achterover klappen wat lastig werken. (midden) De achterschokdemper werkte prima, maar had een iets lagere slag mogen hebben. (onder) Met het remsysteem moet wel even rekening gehouden worden.

sie uitontwikkeld. De fiets gaat hard en is soepel, de stroomlijn werkt goed (je krijgt bijna weer vertrouwen in een stuurkuipje), je kunt er goed mee gooien en smijten en bij hoge snelheid is hij comfortabel (overigens is het buddyseatje uit een stuk gegoten), wanneer we even niet op het iets te dicht bij de knieën zittende „kussentje” letten. Het is een motor die alleen de sportieve, en eigenlijk ervaren, rijder zal aanspreken. Die rijder zal dan geen spijt krijgen van zijn aankoop. Op één gulden na 13.000 is veel geld, maar je zult er geen beter sturende fiets voor vinden. . .

ROB VAN GINNEKEN



TECHNIEK MOTO GUZZI LE MANS II

De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de eerste uitvoering van de Le Mans zijn voornamelijk in het uiterlijk terug te vinden; motorisch is hij nagenoeg hetzelfde gebleven.

Wél levert het motorblok ten opzichte van de Moto Guzzi 850 T 3 behoorlijk meer vermogen, nl. 59,6 kW/7600 tpm tegenover 50 kW/7000 tpm. Dit hogere vermogen wordt onder meer bereikt door het toepassen van carburateurs van 36 i.p.v. 30 mm doorlaat, een hogere compressieverhouding, grotere kleppen, een nokkenas die meer „adem” geeft en een uitlaatsysteem met een dubbele balanspijp. Bovendien is er géén luchtfilter toegepast, maar zuigen de carburateurs de lucht frank en vrij via kelken aan (slechts beschermd door uiterst

grove „zeven”).

De gearing van de cardan is gelijk gebleven, nl. 7 : 33 tanden, evenals het complete drijfwerk, de versnellingsbak en de koppeling. De tegen meerprijs verkrijgbare close ratio versnellingsbak is uitdrukkelijk alleen voor race-gebruik bedoeld omdat bijvoorbeeld rijden in de stad met zo'n lange eerste versnelling veel koppelingsplaten gaat kosten.

IJking van de kilometerteller gaf over het gehele gebied een vrij constante afwijking van 9-10 % te zien naar de optimistische kant, zodat 200 op de teller in werkelijkheid „slechts” 180 is.

De toerenteller was ook niet erg nauwkeurig. Deze gaf zo'n 200 toeren te veel aan over het gehele gebied, behalve bij 5000

tpm, waar hij 100 toeren te weinig aangaf. De vermogenskromme van Guzzi laat zien dat de motor heel makkelijk doorloopt in toeren en dat er een vrij breed gebied is waarin veel vermogen aanwezig is. Tussen 5000 en 8000 toeren zit dan ook een bult in de koppelkromme die de motor een buf-felachtig karakter geeft.

De motor doorstond de test op de proefbank goed; alleen begon er wat olie uit de cardan te lekken. Op de weg was dit nog niet geconstateerd, zodat dit waarschijnlijk door de hogere temperatuur op de proefbank kwam.

Conclusie: een Super Sportmachine in de ware zin, die een goede hand vraagt bij de besturing.

TECHNISCHE GEGEVENS MOTO GUZZI LE MANS II

Motor. Tweecilinder viertaktmotor in V-vorm (V-hoek 90°) dwars in het frame, twee kleppen per cilinder met stootstangen vanaf één enkele nokkenas, boring x slag 83 x 78 mm, cilinderinhoud 845 cm³, compressieverhouding 10,2 : 1, twee Dellorto 36 mm carburateurs met acceleratiepompen, krukas met glijlagers, druksmering met 3 liter olievoorraad in carter, ontsteking met contactpunten.

Transmissie. Droge plaatkoppeling direct op de krukas, vijf versnellingen 2,0 - 1,388 - 1,047 - 0,869 - 0,750 : 1 (close ratio bak op verzoek leverbaar), cardantransmissie naar het achterwiel 7 : 33 tanden met schokdemper in het wiel, totale overbrenging in 5e versnelling: 1000 tpm = 26,83 km/h.

Elektrische installatie. Accu-bobine ontsteking met twee stel contactpunten, capaciteit wisselstroomdynamo 280 W, capaciteit startmotor 0,52 kW, verlichting 40/45 watt voor 160 mm, achterlicht 5/20 watt, knipperlichten 21 watt.

Rijwielgedeelte. Dubbel wiegframe met losneembare onderbuizen, telescoopvoorvork met 125 mm slag, achtervork met kogellagers

met Guzzi schokbrekers, dubbele schijfrem voor 300 mm, enkele schijfrem achter 242 mm, banden voor 3.50 H 18 achter 4.00 H 18.

Maten en gewichten. Totale lengte 2250 mm, totale breedte 650 mm, hoogte 1130 mm, zithoogte 780 mm, grondspeling 160 mm, balhoofdshoek 62°, achterloop 110 mm, tankinhoud 22,5 liter (waarvan 3 liter reserve), drooggewicht 196 kg, rijklaargewicht 225 kg, toelaatbaar totaalgewicht 365 kg.

Prestaties. Maximum vermogen volgens fabrieksopgave 59,6 kW/7600 tpm, gemeten vermogen en koppel zie grafiek; acceleratie over 400 m 13,4 sec. gemeten, 11,9 sec. volgens fabrieksopgave; topsnelheid gemeten 215 km/h, fabrieksopgave 220 km/h; verbruik 12,2 km/l als testverbruik, 15,4 km/l fabrieksopgave.

Prijs. f 12.999,-, met close-bak f 13.695,-.

Importeur. Motor Cyclé Import B.V., Gerard Scholtenstraat 73, Rotterdam.

