Moto Guzzi Le Mans III

Gepresenteerd als een ultieme sportmotor oogstte de Moto Guzzi Le Mans I in 1977 veel applaus. Met het sterke blok, de prima stuureigenschappen en een compromisloze zithouding had Guzzi een heet ijzer in het vuur. Een uitgelezen motor voor het Joe Bar-raceteam. Is deze Le Mans III uit 1983 verworden tot vergane glorie, een moderne klassieker of is het nog steeds een geducht scheurijzer?

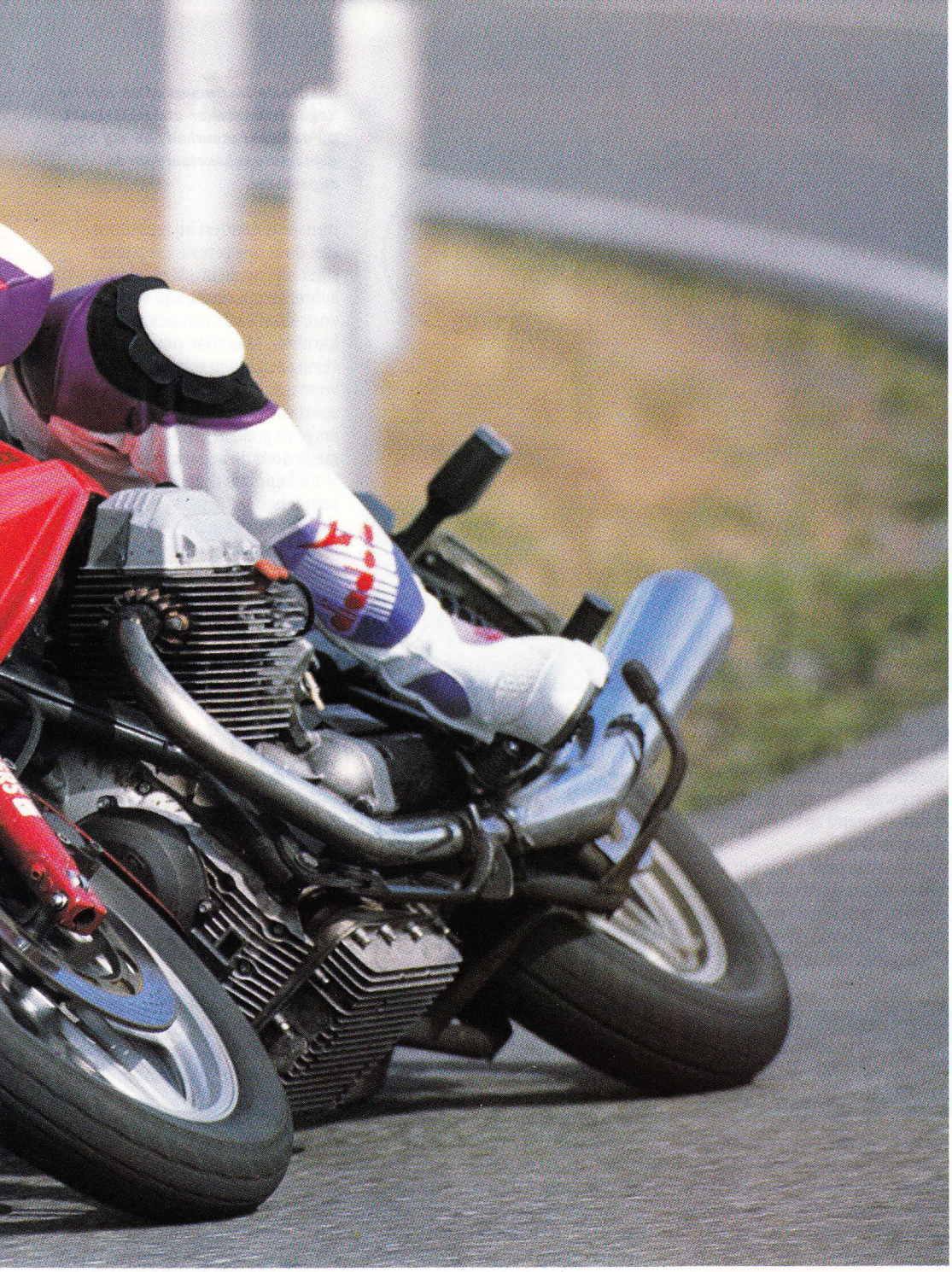
Joe Bar Racer

Laat ik voorop stellen dat ik de Le Mans ondanks zijn leeftijd met het nodige respect tegemoet getreden ben. Want bij zijn verschijning in 1977 was de eerste Moto Guzzi Le Mans een motor om danig rekening mee te houden. Sterker nog, met zijn 81 paardekrachten werd hij op papier alleen verslagen door een handvol Japanse 1000 cc-motoren. En door de MV Agusta 750 Sport America, maar dat is alleen maar een eer, dunkt me. En wat stuurkwaliteiten betreft zou hij in dat jaar zonder valse bescheidenheid de meeste scherpe genoemd mogen worden. De Moto Guzzi Le Mans kwam overigens beslist niet uit de lucht vallen. De motor is een uitontwikkelde V 7 waarvan het basisontwerp, waarmee Moto Guzzi de eerste V-twin neerzette, uit 1965 stamt. Die motor wordt in 1971 omgedoopt tot de V 7 California, een model dat ook nu nog in het programma aanwezig is. Het jaar daarop wordt diezelfde California opgeboord tot 844 cc, waarmee de basis is gelegd voor het Le Mans-blok. In 1981 verschijnt de tweede versie, waarna in 1983 de Le Mans III het licht ziet.

Vierkant

Op het eerste gezicht valt vooral het hoekige karakter van de motor op. De tank is afgevlakt, de buddy kent twee verdiepingen die optisch van elkaar gescheiden worden door de lederen riem die er overheen gespannen is. Een detail, maar wel met opzet zo gedaan. De achterzijde heeft een stoere afgekante vorm, die ertoe uitnodigt hem aan de andere weggebruikers te laten zien. En het stuurkuipje? Precies, hoekig. Verder zorgen de twee schuin geplaatste stereodempers ervoor dat de motor tamelijk lang lijkt: de achterkant slokt de aandacht van de kijker op. De belangstelling wordt bij deze Le Mans uit 1983 tevens gewekt door de kilometerstand, die slechts 21.000 bedraagt. Dat is voor een twaalf jaar oude motor erg weinig. Eveneens de nodige attentie wordt opgeëist door de uiterlijke staat van de motor. Die 21.000 mogen dan weinig zijn, de motor had er qua uiterlijk ook 50.000 achter de kiezen kunnen hebben. De tank heeft wat meegemaakt, de achterkant ook en we zien wat roest bij de clip ons en het subframe voor het stuurkuipje. Een dag werk, maar wie hem echt onberispelijk in de garage wil hebben zal grover geschut tevoorschijn moeten halen.

De Ferrari-rode Italiaan heeft zonder meer een 'racy' uiterlijk meegekregen. In de eerste plaats natuurlijk door het fraaie klokkenspel op het dashboard, dat elke beiaardier in opperste staat van verrukking zal brengen. De witte Veglia-toerenteller, die al op 'vijf uur' met draaien begint, speelt hierin de hoofdrol. Een ding maakt het instrumentarium heel duidelijk: het gaat hier om de exacte informatie omtrent koppel, het rode gebied en natuurlijk het schakelmoment. De snelheid die daarbij hoort is van ondergeschikt belang, lijkt de Le Mans ons te vertellen. Die moet maximaal zijn en is ter controle in een kleiner, blauw klokje rechts af te lezen, terwijl een nog kleiner wijzertje helemaal



links aangeeft hoe het met de gezondheid van het laadsysteem staat. Een ander leuk detail is de splitpen die de band over de buddy borgt. De charme van de eenvoud. De Le Mans is ondanks zijn 850 cc-blok geen grote motor. 'Wat een klein lieverdje', hoorde ik mijn vriendin zeggen. 'Een opgevoerde brommer', hoorde ik hier op het redactie-adres. Onzin. Maar wanneer ik met mijn 1 meter 90 plaatsneem, moet ik bekennen dat er wel een kern van waarheid in schuilt. Je zit erg laag en de knieën komen in de knel, maar dat komt ook doordat de vorige eigenaar daar beschermplaatjes aan de spruitstukken heeft bevestigd. Die mogen er gewoon weer vanaf, want ze priemen vervelend in je scheenbenen. Zodra je de eerste meters hebt afgelegd is duidelijk wat de bedoeling is. Hard rijden. De twee stuurhelften staan erg ver naar voren en zijn tevens erg smal. De buddy is erg hard, de benen zijn hoog opgetrokken, de rug ver voorover gebogen. Een Spartaanse zithouding.

Melkbus vol carbid

Het motorblok is een juweeltje van de eerste orde, klinkt beslist gezond en is in alle gevallen een gewillige starter. Is de motor koud, dan moet de alles-of-niets choke er bij gepakt worden. En meer heb je niet nodig, want hij doet zijn werk uitmuntend. De choke kan er pas af wanneer de motor goed op temperatuur is, als je er prijs op stelt dat hij stationair blijft lopen. Wie de snelweg op draait, kan hem eerder buiten werking stellen.
Opvallend is dat je de Le Mans met zijn twee grote potten bij een lege accu gewoon aan kunt drukken, ook als hij koud is! In z'n twee, aanloopje en erop springen. Onder de 3.000 tpm gebeurt er niet echt veel. Sterker nog, de motor zal helemaal niets meer doen wanneer je dan volgas geeft. Bij half gas juist weer wel.
Het vermogen komt bij die 3.000 tpm vrij abrupt inzetten en dan loopt het blok prachtig rond. Bij 4.500 toeren begint het venijnig te ploffen en neemt het inlaatgeluid fors toe. Doortrekken kan en mag tot zo'n 7.500 tpm en dat is een feest voor het oor. Een prachtig en legaal geluid. Niet hard en plat, maar vol en donker. Geen donderslag of strijker, maar een melkbus vol carbid.
De motor is mooi geleidelijk op te schakelen, doordat het vermogen

Motor Gebruikt kopen

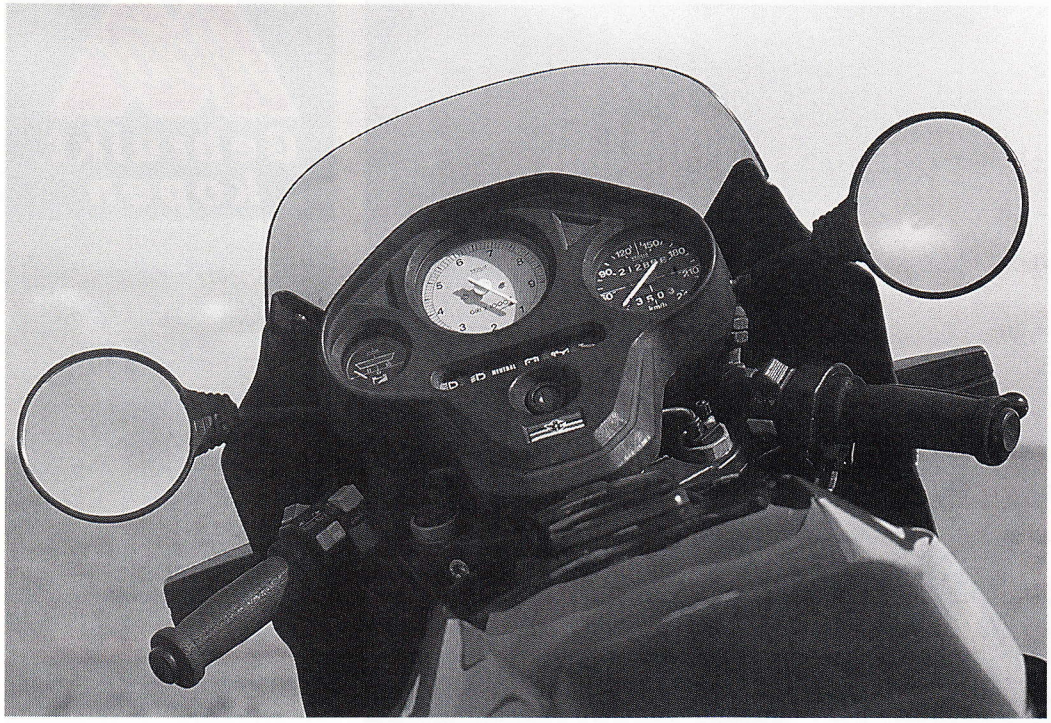
Motor:
Moto Guzzi Le Mans III
Bouwjaar:
1983
Prijs:
ƒ 8.750
Waardering:
Conclusie:
Ouderwetse, zuinige supersportmotor met veel stijl en karakter. Kan ook nu nog meekomen.

Technische gegevens

Motor: luchtgekoelde tweecilinder viertakt in V-vorm (90), met een door een ketting aangedreven enkele onderliggende nokkenas en twee kleppen per cilinder.
Cilinderinhoud: 844 cc
Boring x slag: 83 x 78 mm
Carburatie: twee keer Dell'Orto 36 mm
Startsysteem: elektrisch
Vermogen: 81 pk bij 7.700 tpm
Max. koppel: 77 Nm bij 6200 tpm
Frame: dubbel wiegframe
Vering: voor telescoopvork lucht ondersteund, veerweg 140 mm
achter: stereodempers Koni, veerweg 80 mm
Remmen: voor dubbele 300 mm schijven
achter enkele 242 mm schijf
Droog gewicht: 206 kg
Grondspeling: 175 mm
Tankinhoud: 25 liter
Verbruik: 1: 17,5
Actieradius: 450 km
Topsnelheid: 230 km/u (teller)
Prijs: ƒ 8.750,-
Motor te koop bij:
Teo Lamers,
Nijverheidsweg 26, Nijmegen,
tel: 080-779468

= slecht
= matig
= voldoende
= goed
= super

Fotografie: Wout Meppelink/Target Press



Het fraaie instrumentarium met de Veglia-toerenteller als middelpunt. Op de linker stuurhelft de erg hoog geplaatste schakelaar voor de clignoteurs.

netjes over de powerband is uitgesmeerd en door de gekozen versnellingsbakverhoudingen. Zo is de eerste gang ontzettend lang: ongeveer de helft van de topsnelheid. Deze Le Mans is namelijk uitgerust met een close ratio-bak, een optie die met name voor racegebruik is ontwikkeld. Wie snel weg wil zijn bij een stoplicht heeft pech. Meteen de koppeling loslaten zorgt ervoor dat de motor even smoort bij 2.500 toeren. Eerst een smak toeren draaien maakt dat de rest allang weg is voordat jij al grommend, slippend en brullend van je plek af komt.
Wegrijden in twee op een andere motor, daar lijkt het op. En dat zal bij frequent stadverkeer zijn tol eisen in de vorm van slijtage. Flink doortrekken voert je in twee tot 130, in drie tot 160, in vier tot 190 en de rest is voor de vijfde. En dat gaat echt niet sloom. Net wanneer de motor de rijwind echt moet trotseren, neemt het koppel toe waardoor je in een rechte lijn naar de 220 (bij 7.500 toeren) toe vlamt. Boven de 5.500 toeren heb je weinig reden tot klagen met de 81 aanwezige paardekrachten, dan begin je in de buurt te komen van het maximum koppel van 7,7 Nm. De koppeling die je bij het wegrijden echt nodig hebt, doet zijn werk naar behoren, vergt weinig kracht en bijt goed wanneer je hem loslaat. Wie dat snel doet, zal merken dat de Le Mans is uitgerust met een cardan doordat de motor even kantelt. Dat merk je ook wanneer je bij terugschakelen tussengas geeft (niet nodig, maar het is gewoon leuk).

Een prachtig en legaal geluid. Geen donderslag of strijker, maar een melkbus vol carbid.

Herman Buurveld: 'Je moet er niet zuinig mee omgaan'

Je zult maar weinig eigenaren vinden die zo tevreden zijn over hun motor als Herman Buurveld uit Alkmaar, die sinds vijf jaar een Le Mans III uit 1984 onder zijn hoede heeft. Gekocht met 60.000 kilometer op de teller en onderhand is er een tellerrondje bij opgezet. 'Een groot voordeel is dat hij makkelijk te onderhouden is. Ja, en hij doet het altijd wel. Elektrisch ook, alleen gaat er soms een koolborsteltje stuk. En net op die ongelegen momenten, als je net een dag op vakantie bent of zo. Daarom heb ik ook altijd een reserveborstel bij me. Maar verder: no problems.' Buurveld is behoorlijk verkikkerd op de Le Mans. 'Hij is ideaal voor vakantie, heeft een berg koppel en voldoende vermogen. Enneh, je pakt hem makkelijk helemaal vol met bagage. Met zijn tweetjes erop en blazen maar.' Kijk, wanneer iemand zo praat over een fiets die bij zijn verschijning de meest Spartaanse wegligging had, dan mogen we toch van een liefhebber spreken, nietwaar? Wellicht dat de Le Mans ook een paar nadelen heeft, een paar kleine minpuntjes misschien? 'Tja, nou, mmmh. Ja, mechanisch wordt het allemaal wat minder natuurlijk. Hij gaat wat meer olie verbruiken, de klepgeleiders worden wat wijder, je kent dat wel.' Ja, Herman, dat heeft elke motorfiets als je d'r een ton mee rijdt, niet echt iets om je druk over te maken. Herman vervolgt zijn lofzang: 'En je moet er ook niet zuinig mee omgaan, tenminste, dat doe ik niet. Zo hard als het verkeer het toelaat. Hoeveel dat bij mij is? Och, zo'n 180. En harder rij ik er ook niet mee. Het grappige is dat hoe minder zuinig je zelf met de motor omgaat, hoe zuiniger hij rijdt. Woon-werkverkeer doet hij in 1 op 16; blazen in 1 op 18 of beter.'
Het van de Guzzi's bekende kantelmoment dat de cardan veroorzaakt, is evenmin een probleem voor Buurveld: 'Ja, dat lees ik altijd met stijgende verbazing. Ik begrijp niet waar ze het over hebben. Zo van: "De motor kantelt bij het optrekken". Ik heb werkelijk geen idee.' Buurveld is niet meer van de Le Mans af te slaan, dat zal duidelijk zijn: 'Precies, ik hoop hem nog lang, heel lang te houden.'

Geldtransport

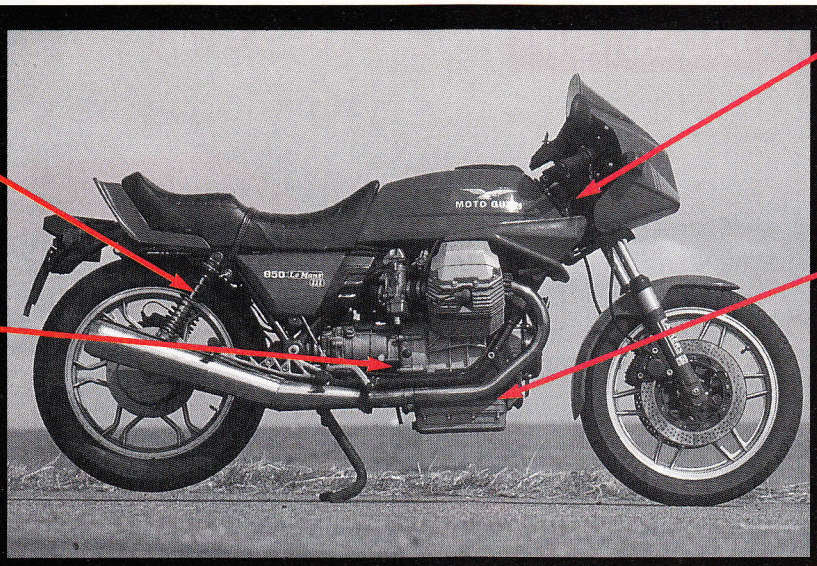
Maar een opschepper is het wel, die Le Mans! De Veglia-teller moet het ego van de berijder wel strelen. Een Yamaha Diversion reduceert de 90 Guzzi-kilometers tot 'bijna tachtig'; 135 Italiaanse kilometers zijn er 120 bij de Japanner en hoe hard je rijdt bij 230 op de teller? Ach, 210 zou al heel mooi zijn. Dan ligt de Le Mans nog steeds als een rots op de weg. Als een geldtransport dendert hij rechtdoor. Het door ons geteste exemplaar staat niet op de originele stereo-achterdempers: die zijn verruild voor Koni's met een iets soepeler karakter. Maar dan nog laat de vering nogal wat te wensen over voor comfortabel rijden. Hij is een soort van plankhard, je voelt een lange rit goed in je lijf. Dat komt mede door de beperkte veerwegen. Voor bedraagt deze 140 mm, achter heb je 80 mm speelruimte. Wellicht is het in dit verband illustratief dat het frame van de buddy al doormidden gebroken is. Een oneffenheid in het wegdek drukt de achterkant bij hoge snelheid in de veren, die zich op de top van het bultje weer ontspannen: het achterwiel komt vlot van de grond en laat het blok flink in de toeren klimmen. In de bebouwde kom, op de snelweg, maakt niet uit waar. Onbetrouwbaar of gevaarlijk is het niet.

Patat

De remmen zijn van een bekende soort: twee Brembo's, die we ook op de BMW's uit die tijd aantreffen, moeten aan de voorzijde voor vertraging zorgen in samenwerking met twee geperforeerde 300 mm schijven. Je moet je werkelijk de krampen knijpen om tegen het blokkeren aan te remmen. Alleen een kampioen telefoonboekscheuren zal de achterzijde van een abrupt opdoemende vrachtwagengrill niet als patat verlaten. Maar wie niet sterk is moet slim zijn, en trapt gewoon de achterrem in. En maakt daarmee handig gebruik van het integrale remsysteem waarmee ook deze Guzzi is uitgerust. Dat systeem neemt naast de enkele schijf achter tevens de rechter voorschijf in de tang en dan is de vertraging werkelijk fenomenaal. Irritant is de richtingaanwijzer. Die knop zit veel te hoog. Daarnaast beginnen de lampen pas na een volle seconde te knipperen. Lastig bij snel invoegen en snel afslaan. Irritant zijn ook de spiegels. Daar heb je zo goed als niets

Achtervering
De achtervering is vooral in standaard-uitvoering zeer straf uitgevoerd. Vaak zijn deze Paioli-dempers door exemplaren van Koni vervangen.

Koppeling
De koppeling is zeker niet overbemeten. De klinknagels van de koppelingsplaat kunnen bezwijken, net als de spiebanen op de as.

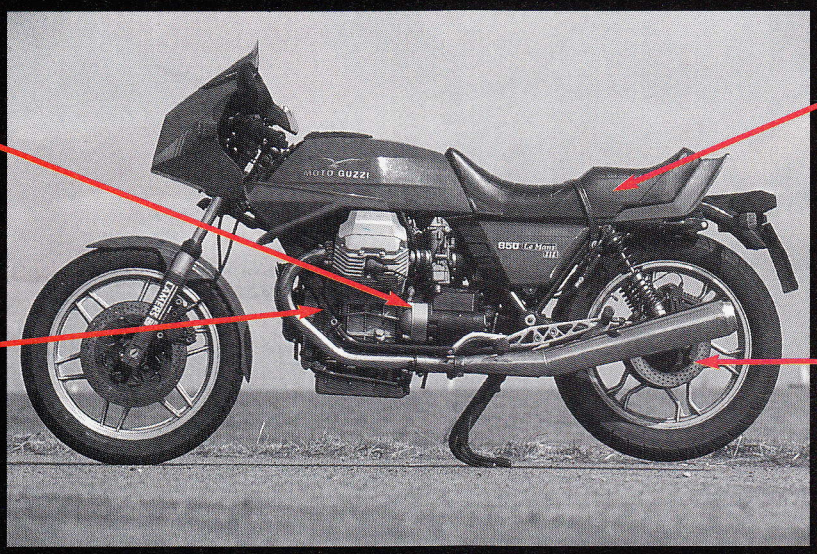


Kabels
De kabels van de kilometer- en toerenteller moeten relatief vaak vervangen worden.

Carterontluchting
De carterontluchting kan soms lekken en zorgt dan vermoedelijk ook voor het af en toe moeten vervangen van keerringen in het blok.

Choke
De choke is buitengewoon functioneel en goed te bedienen door een eenvoudig heveltje dat bij aanraking terugspringt.

Nokkenasketting
De stelmogelijkheden van de nokkenasketting zijn beperkt, zodat de ketting ongeveer elke 30.000 kilometer vervangen moet worden.



Buddy
De buddy is naar achteren te klappen zodra de splitpen die de leren riem borgt, is verwijderd. De kantelmogelijkheid is beperkt doordat het meeklappende achterspatbord snel tegen de achterband aankomt.

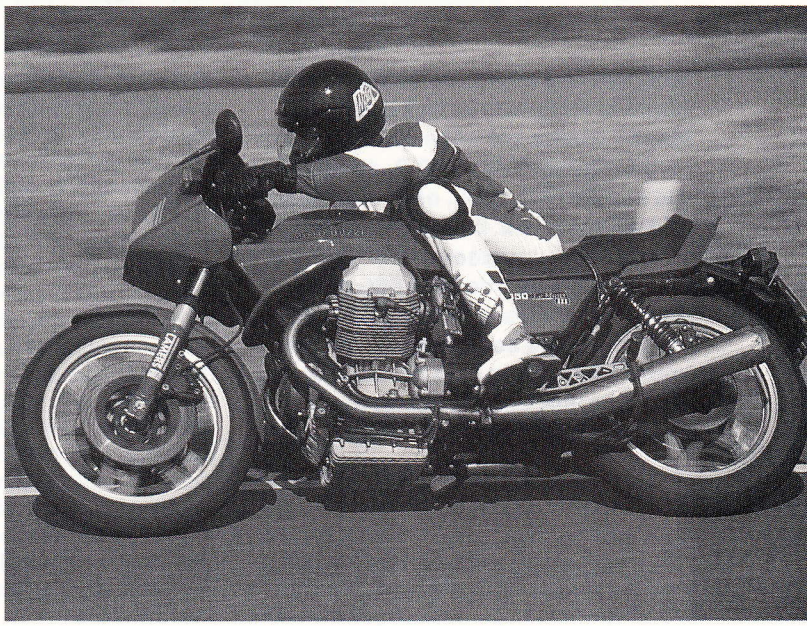
Remmen
De Le Mans maakt gebruik van het integrale remsysteem: de achterrem pakt tevens de linker voorschijf erbij. Ondanks de goede vertraging toch vaak ongedaan gemaakt.

aan. De claxon zit samen met het 'flashlight' op een knop. De linkerhelft is voor de claxon, de rechter voor het grootlicht.

Smal stuur

In de bochten toont de Le Mans zijn ware aard. Je hoeft met de Italiaan en een dosis geestdrift beslist niet bang te zijn voor veel modernere motoren. Je kunt er gemeen hard mee een hoek om. De motor is in het bochtenwerk vergevingsgezind en wat opvalt, is dat het frame zeer stijf is. Ook in snelle, lange bochten geeft de motor geen krimp. Nu merk je de voordelen van de harde vering en het lage zwaartepunt. Goed.
Ondanks het feit dat de voetrusten behoorlijk hoog zitten, kost het weinig moeite ze aan de grond te krijgen. De Michelin Macadams dragen daar ook hun steentje aan bij, hoewel ze wat gevoelig zijn voor opgeplakte strepen. Gaat het echt snel, dan wreekt het smalle stuurtje zich: elke beweging van de armen wordt meteen vertaald in een relatief grote stuuruitslag en dat betekent dat de balans al ruim voor het ingaan van een bocht gevonden moet worden. Gooi- en smijtwerk gaat iets minder gemakkelijk vanwege de lange wielbasis, het smalle stuur en de sportieve zithouding.
Bij een bocht naar links begint de jiffystand te krassen wanneer het hard gaat. Een overigens zeer ellendige jiffystand. Hij veert terug, je moet met je voet dus helemaal naar voren en dat is een rotstuk. Daarbij staat de motor gevaarlijk schuin: een licht duwtje doet hem omvallen. Dat kan en moet beter.
De Le Mans III is beslist een zuinige motor. Hoe hard je er ook mee rijdt, onder de 1 op 16 krijg je hem niet. Gemiddeld verbruikt de Le Mans 1 op 17,5 en wie netjes met het verkeer mee rijdt, wordt beloond met een dikke twintig kilometer per liter. In combinatie met de 25 liter-tank levert dat een enorme actieradius op. Keurige waarden voor een fiets uit 1983, die ook nog eens een stevig vermogen levert.

Conclusie

Weinig motoren zullen zo'n tweedracht zaaien onder motorrijders als de Guzzi Le Mans III. Of hij doet je niets, of je vindt hem fantastisch. Want voor wie alle moderne en perfecte motoren even vergeet, is dit een moordfiets. Er valt veel op aan te merken, maar het is een mannenmotor, een motor die beslist in de Joe Bar-renstal thuishoort. En de prijs van 8.750 gulden? Stevig als je het uiterlijk bekijkt, redelijk als je kijkt naar de kilometerstand.
En schappelijk als je gevoelig bent voor het karakter en het plezier dat de eigenzinnige Italiaan biedt.

Kees Berghuis