



Door: Cok van den Heuvel, Fotografie: CH-Media

850 Le Mans 1

Een Guzzi zoals dat over Guzzi's in de boeken staat

U weet wel: Als het magische woord 'karakter' om de hoek komt kijken, worden minpunten verdoezeld. Dat zullen we nou eens níet doen, maar dan nog 'ontkomen' we niet aan een laaiend enthousiast verhaal.

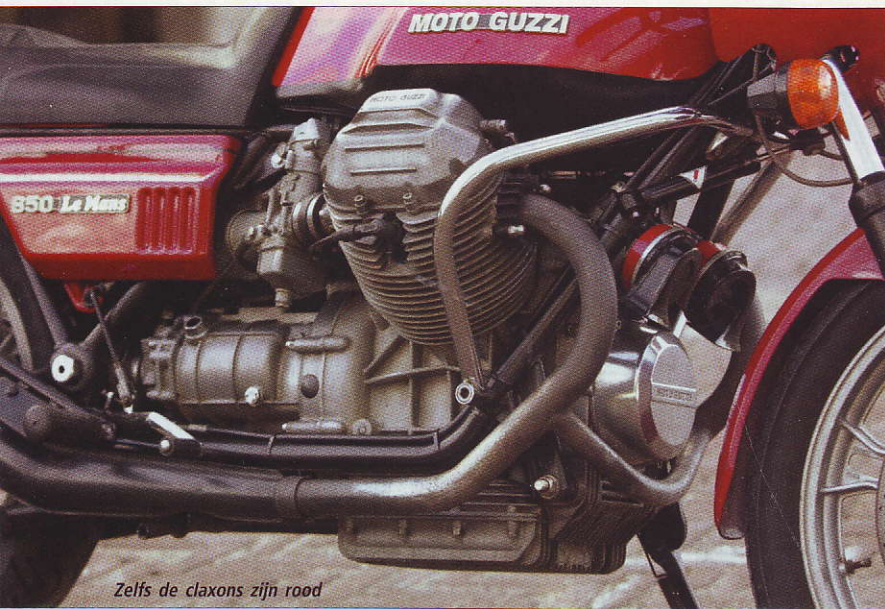
Een Moto Guzzi Le Mans 1 is een houten motor, net als zijn beroemde voorganger, de V7 Sport. Met een grote bijl uit een enorm stuk eikenhout gehakt. Voor de finishing touch is deze keer een klein vliegenschermje aangebracht, zodat het net lijkt of we modern zijn. Ook de schakelpedalen zijn 'genormaliseerd' ten opzichte van de V7, maar verder is het grotendeels hetzelfde bos, waar de boom voor de Le Mans is omgehakt. Want bij het zien van de gigantische klont aluminium met die twee joekels van puisten gaan we het toch niet hebben over verfijnde techniek? Als je bijvoorbeeld eens wist dat de krukas alleen door Schiltmans gemonteerd kan worden. Dit omdat alleen dit takelbedrijf hijskranen voor zware bouw bezit. Oftewel: De krukas en het vliegwiel van een Guzzi zijn loodzwaar. En dat 'merk' je in heel

veel dingen terug. Start de motor maar eens. Links opzij van de machinekamer zit een enorme Bosch startmotor. Waarschijnlijk een restpartij van de productie van Leopard Twee tanks. Goed genoeg voor de fabriek in Mandello dell Lario. Die doet zijn werk absoluut naar behoren. Er is namelijk ook een accu aan boord van deze sportmotor (pauze), die genoeg stroom in voorraad heeft voor een middelgrote stad.

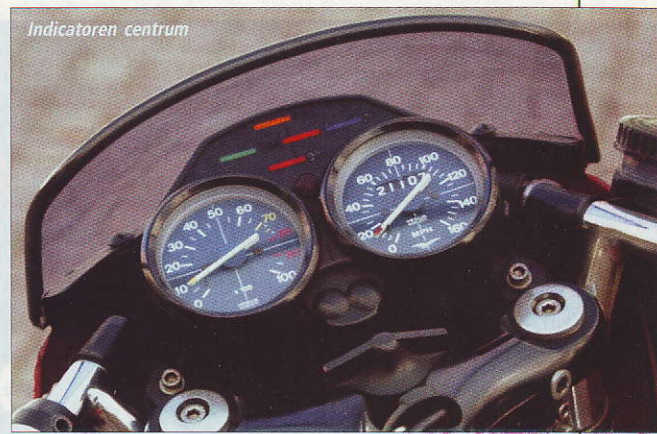
Nooit vuil

Links aan de motor, net voor de gigantische Dell'Orto carburateur, gaat het 'alles-of-niets' chokehendeltje om. Twee kabeltjes bedienen op beide gasfabrieken de mengselverrijker. De benzinekranen niet vergeten. Bij het starten moet je het gas iets open houden terwijl je

startknop indrukt. Je vóel de inslag van het starterrondsel op de starterkrans. Je hoort het in ieder geval: Klonk! De zware krukas komt in beweging. Dat merk je, door een soort 'Super-BMW-effect'. De motor wil kantelen bij wisselende toerentallen. Zo'n smeedijzeren krukas mist zijn invloed niet. Luchtfilters zijn slechts in gedachten aanwezig. Bij Moto Guzzi ligt er nooit vuil op de weg, rijden er geen auto's voor je, die grit opwerpen en slijten zuigers niet van het verwerken van ongerechtigheden Humor... want in 1976 weten 'normale' fabrikanten allang dat er milieueisen zijn en dat 'een motorfiets een luchtfilter dient te hebben'. Het geeft je daarentegen weer wel de gelegenheid om te genieten van de aanzuiggeluiden, die anders voor je verborgen blijven. Draai het gas (alweer dit Italiaanse humor: Het gaat



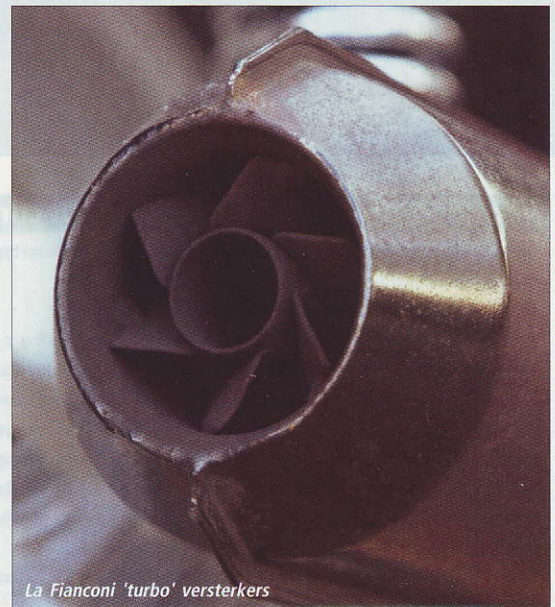
Zelfs de claxons zijn rood



Indicatoren centrum



Foam sculpting...



La Fianconi 'turbo' versterkers

zwaar en je moet een keer overpakken) en luis-ter... Koud stationair lopen met de choke erop gaat moeilijk. Je moet goed opletten dat hij niet afslaat.

Spaghetti

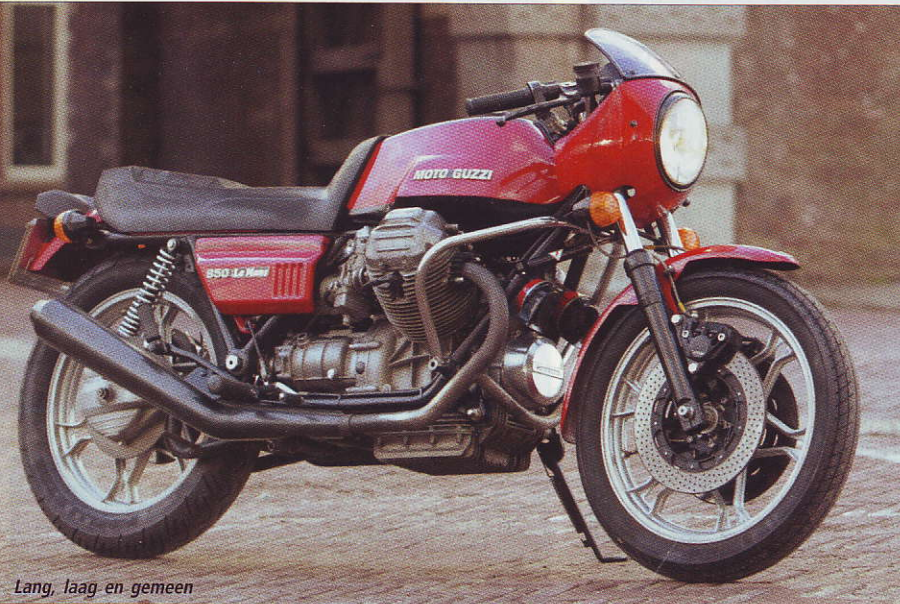
De contactsleutel zit achter de kroonplaat in plaats van 'normaal' erop. Gepriegel in de marge op het frame, pal voor de tank, onder een te klein rubber flapje. De elektrische installatie is op deze Le Mans zoals het over Guzzi's in de boeken staat: Knudde met een rietje. Slordig gekronkel achter zijkasten, onder de buddy en in de koplamp. Die rare spaghetti moet voor bedrading doorgaan. Geen kleur is consequent doorgevoerd, er zitten loze draden in, en de connectoren zijn waarschijnlijk op de vuilnisbelt gevonden. De instrumenten en knoppen zijn van de kwaliteit waaraan Italiaanse motoren hun reputatie te danken hebben: Echte originele knakenkwaliteit. Dashboardlampjes lichten ook wel eens op als dat niet in de CAO staat.

Voor het vrijstandlampje zal zelf wel uitmaken wanneer het aangaat. En vooral wanneer niet...

Joe Bar gaat rijden

Deze strip, en dan natuurlijk deel 1, spreekt in de jaren zeventig. Hij is net zo beroemd als de motoren uit die tijd. Er komt geen Le Mans in voor, maar dat had heel goed gekund. Als een motor hard gaat, wordt dat uitgebeeld door hem vlak boven het wegdek te tekenen. Op de Guzzi voel je dat ook zo. Met je neus op de tellers en achter het ruitje, zwevend over de weg, zo hard ga je... Stel je maar eens een karikatuurale Le Mans met berijder voor. Prachtig! Bij The Motorcycle Company in Bergambacht (www.themotorcyclecompany.net) 'leesten' we zo'n echte Le Mans, want we willen op pad. Om de eerste versnelling in te kunnen schakelen moet je de voet op het schakelpedaal houden en de koppeling heel iets op laten komen. Net zolang tot je de versnelling erin voelt gaan.

Dan trek je de koppeling weer helemaal in. Dit is een beetje typisch voor alle grote Guzzi's uit de jaren zeventig. Je went eraan, zo erg is dat niet. Bij het weggrijden voel je echt letterlijk iedere klap van de zuigers. Oerkrachten van een oermotor. Naar twee gaan doe je zonder het gas helemaal af te sluiten. Niet te vroeg, want dan wil het niet. Beetje toeren draaien. Iets terug laten vallen, koppeling erbij en met gevoel de voet onder het pookje. Nog voor je helemaal klaar bent met de beweging geef je al weer gas en laat de koppeling komen. Soepel en zonder kraak pakt de motor op en haalt weer met geweld aan. Doe je het zoals je dat op bijvoorbeeld een Suzuki GT 750 zou doen, dan protesteert de bak en kan het gebeuren dat het achterwiel even opzij stapt. Om de vergelijking bij Suzuki te houden: Een RE 5 wankelmotor heeft deze eigenaardigheid ook. Heel horterig en stoterig rijden is het gevolg; de car-dan vergeeft hier echt helemaal niets. Terugschakelen doe je door eerst in één bewe-



Lang, laag en gemeen



Vrachtwagen startmotor

Verfijnen moet

Naast al deze lof over dat zogenaamde 'karakter' hebben de nieuwe Aprilia-bazen van de fabriek natuurlijk groot gelijk dat ze bij de nieuwere modellen toch verfijningen doorvoeren. Dat ze na driehonderd jaar hydraulische klepstoters invoeren om dat zo karakteristieke kleptikken in te dammen is natuurlijk terecht. Moderne motorrijder moeten immer ook Guzzi's kopen, anders blijft de fabriek niet bestaan. Eeuwige lofzangen van klassiek liefhebbers over het verleden geeft geen brood op de plank. Het is toch al knap dat ze kans zien de traditionele waarden van het merk in stand te houden en de dikke V-twins toch de moderne tijd in te loodsen. Ook voor de traditionalisten is dat eigenlijk goed nieuws: Er zal dus niet geprobeerd worden kopieën van 'echte Klassiekers' te maken. De retromodellen die, juist door hun referentie aan die klassiekers, deze 'in beeld' houden, zijn zó anders, en natuurlijk ook beter, dat een één op één vergelijking altijd mank gaat. En het is mogelijk zo'n virtuele vergelijkingstest door zowel de oude als de nieuwe fiets te laten winnen. En daarmee blijven de kenners dat selecte gezelschap wat zo heerlijk kan genieten van levende stukken geschiedenis.

Technische gegevens:

Motortype:	tweecilinder luchtgekoelde viertakt V-motor, enkele onderliggende nokkenas, twee kleppen per cilinder
Boring x slag:	83 x 78 mm
Slagvolume:	844 cc
Compressievoud:	10,2 : 1
Vermogen:	81 pk (59,6 kW) / 7.600 omw/min
Max. koppel:	73 Nm / 6.500 omw/min
Koppeling:	meervoudige droge plaat
Versnellingen:	vijf
Frame:	Dubbel wiegframe
Remmen:	voor: dubbele geperforeerde schijf achter: enkele geperforeerde schijf
Vering:	voor: hydraulische telescoopvork achter: twee schokdempers
Gewicht:	droog ca. 198 kg.
Tankinhoud:	22,5 liter, super (met loodvervanger)
Topsnelheid:	ca. 210 km/u
Bouwjaar:	1977-1979

Nieuwprijs in 1977: Fl 11.999,-

Prijsbeeld in € volgens Voitures Klassieker Almanak

•	••	•••	••••	•••••
6.500	5.000	3.600	2.500	1.600

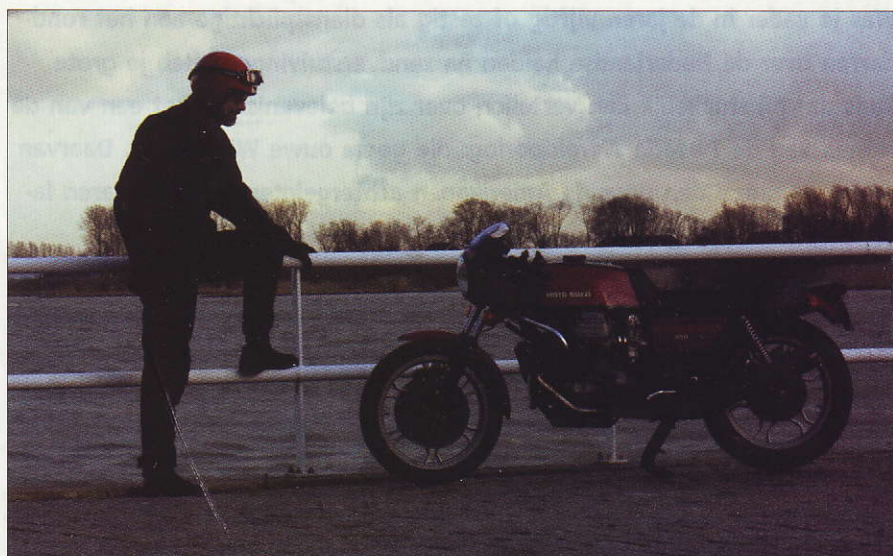
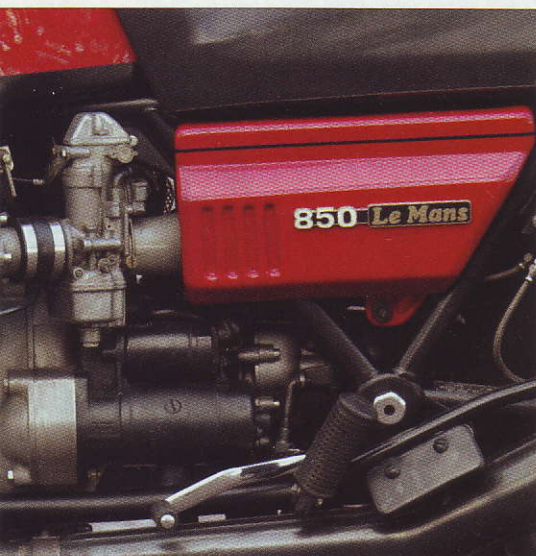


Echt roestende Brembo's

ging de koppeling in te trekken en flink gas te geven... Dan de pook omlaag en gas dicht. Wat de uitlaten dan te vertellen hebben is, zoals de Engelsen zouden zeggen, 'beyond description'. Diep donkere gorgel geluiden. Overigens: Als je helemaal niets wilt voelen van het rijden kan dat ook; moet je de toeren boven de 4000 houden en niet versnellen of vertragen. Hogere toeren draait de motor ook probleemloos, maar het mooist loopt hij tussen 4 en 6000 toeren. Dan blijkt die zware krukas ook zijn nut te

hebben. De motortrillingen worden allemaal volledig weggedempt door de ronddraaiende gyroscoop. Helemaal 'vlak'. Ga je echt door, dan word je niet door de toerenteller gewaarschuwd, want dat fraai gestileerde knakending is dan allang totaal de weg kwijt. De wijzer zwaait alle kanten uit. De veranderende toon van het kleptentikken geeft de mening van de motor weer over wat je aan het doen bent. Lachen, want hier is dat 'karakter' dus ontstellend leuk, zolang je het maar wilt merken.

Voor eigenaren die zichzelf aangeleerd hebben gebruik te maken van deze eigenschap, houden hun blok een eeuwigheid heel. Want al dat geweld bij remmen en optrekken kan het blok echt wel aan, doordat het zo overgeconstrueerd is. Maar als je dan toch in het 'zachte gebied' blijft, ben je natuurlijk heel zuinig op je blok. Ook zuigersnelheden zijn laag als je zo rijdt. Als je daarbij bedenkt dat er een soort Nikasil in de cilinderwanden zit (Guzzi noemde het NiGuSil), dan zijn de ingrediënten



Eind goed, al goed



Met twee kleuren helm...

voor een lang leven wel aanwezig. Als je zo netjes rijdt is je bak daar ook dankbaar voor. De vergrendeling van de vijfde versnelling wil wel eens van mening verschillen met de motorrijder. En de wil van die circlip is sterker dan die van een kerel van vlees en bloed. Gaat stuk, behalve wanneer je niet zo lomp rijdt als waar de motor nou juist wel toe uitnodigt.

Ongeveer

Als je wilt weten hoe hard je gaat, voel je dat vanzelf wel in je rug. De vering is bij de Le Mans ook zo traditioneel Italiaans, zoals dat alweer in de boeken staat: plankhard. Veerweg bijna nul en demping afstelling beton. Even Italiaans is het gegeven dat je vanzelf rijdt waar je kijkt. Vérgaand neutraal in de bochten. Wel reageert de motor als je met het gas

speelt. Zwabberen is er niet bij, hoe hard je ook rijdt. Dit is typisch weer zo'n motor die stukken harder de bocht om kan dan je geneigd bent te denken.

Klare taal

Als Guzzi-liefhebbers nu nog meelesen en ze hebben nog niet begrepen welke dubbele bodem in dit verhaal zit: dan hier even in klare taal hoe ik aankijk tegen dit brok karakter. Láát zo'n fiets achterhaald zijn, láát hij zijn - in vergelijking met tijdgenoten - grondstoffelijke afwerking hebben. Láát het een onhandig ding zijn, láát de bediening 'raar' zijn. Zelden zo'n knullige montage van de buddy met het achterspatbord gezien. Het is kapot of het gaat kapot. Maar... Kolere, wát een geweldige klappen uit die uitlaten! Kolere wat een zalig gevoel als

je schuddend en rochelend vertrekt bij een stoplicht. Wat stuurt zo'n motor lekker op een dijk bij een constante hoge snelheid. Je voelt het of je over een dubbeltje of een kwartje heenrijdt (cq een één- of twee-euromunt). Dat houdt ook in dat je heel erg bewust aan het motorrijden bent. Wát een silhouet! Wát een vormgeving! Dat brok massief onder de tank: zo móói!! Ik vind het eigenlijk niet eens interessant dat een goed geprepareerde of bijgehouden Guzzi weldegelijk een betrouwbare motor is (en dat is dus gewoon wáár). Dat er exemplaren zijn met tonnen achter de kiezen? Prachtig, dat geeft de minder ruimdekenden onder ons ook 'tegenvuur' tegenover mijn lompe kwalificaties. En dat houdt iedereen tevreden. Maar voor mij is dat allemaal 'Geloel im Raum'.

Een Le Mans (en nog een paar Guzzimodellen) kán mij stomweg niet teleurstellen. Die heeft allang zijn eeuwige roem verdiend. Niet om wat 'ie niet kan of heeft, maar vooral om de onnavolgbare manier waarop hij mijn zinnen prikkelt. Ik bezit best een paar motoren die wel aan eisen van perfectie voldoen (hoewel de écht perfecte types juist weer niet in de collectie zitten). Dus hoeft ik mezelf niet meer wijs te maken dat sommige andere machines dat ook hebben. Ik kan heerlijk onbevangen genieten van wat deze motorfiets wél te bieden heeft. En zo'n Le Mans past heel erg in mijn rijtje 'iconen-uit-de-jaren-zeventig'. Willik ook hebben... Ik heb al een frame met kenteken van een Le Mans 1 en een hele Le Mans 3. Ombouwen? Nwa, niet echt, liever ruilen!