

BRUIDSREPORTAGE

Moto Guzzi Le Mans II als bruid

Een huwelijksadvertentie? 'Moto Guzzi Le Mans II, gedeeltelijk gedemonteerd, tegen elk aannemelijk bod'. Als zo'n advertentie in de Moto Guzzi Koerier, het clubblad van de Moto Guzzi Club Nederland verschijnt, wil ik daar meer van weten... vooral de hoogte van een aannemelijk bod!





Het was augustus 2004, en toen ik reageerde werd er een laag bedrag genoemd voor 'een complete motor'. Interessant genoeg om maar eens te gaan kijken. Verspreid over twee schuren en een zolder lagen de onderdelen in doosjes, een frame met blok en voorvork en diverse polyester delen. Meer dan compleet en in goede staat zo te zien, dus moest het maar mee. Het verhaal van de verkoper: 'Door een kleine olie lekkage was de hele motor enorm smerig geworden, en tijdens het schoonmaken kwam de gedachte op om dan alles maar op te knappen. De motor werd uit elkaar gehaald, het frame en de lakdelen weggebracht om te laten spuiten, diverse andere karweitjes uitbesteed, nieuwe onderdelen alvast gekocht.... En toen gingen er vier jaar voorbij zonder dat er wat gebeurde'. De man was aannemer en verbouwde in die tijd z'n eigen huis. Toen er wéér een verbouwing op stapel stond had hij de ruimte in de schuur nodig en zag hij het Guzzi project niet meer zitten. De Le Mans bleek inderdaad meer dan compleet. Naast de meegespoten volle kuip en racy zitje kreeg ik nieuwe, originele zijdeksels, een nieuwe buddy, nieuw achterlicht en knipperlichten en nog veel meer mee. Drie weken later rééd ik. Het blok had ik nog even gedemonteerd en gecontroleerd, maar dat doe je met een grote Guzzi in één dag. Enkele pakkingen waren verkeerd gemonteerd, de sludgetrap in de krukas moest even schoongemaakt worden en zo waren er nog wat kleinigheidjes. Verder hoefde ik alleen wat nieuwe bedieningskabels, rubbertjes en een setje remleidingen te kopen... Het meeste werk gaf nog wel de gemonteerde Lucas Rita ontsteking. De bedrading daarvan was knullig gemonteerd en beschadigd. Gelukkig



bestond de 'control box' nog uit ouderwetse elektronica: de printplaat kon uit het metalen kastje gehaald worden, alle bedrading vervangen door nieuwe in de juiste kleur, en weer gemonteerd. Een Le Mans II met origineel nog maar 32.000 km op de teller, voor weinig! Alleen dat lelijke Duitse polyester stond me wat tegen. En mij niet alleen, op een verkoopopgong kwamen namelijk... nul reacties.

Waarom Moto Guzzi?

Waarom niet eigenlijk? In de zeventiger jaren zat ik nog op school en ik kreeg voorlichting van jeugdvriend Arie. Hij had namelijk een oudere broer, en die had een abonnement op een blaadje waarin al dat soort wijsheden stonden: Japanse motoren waren slap en voorzien van slechte onderdelen. Europese motoren, die moest je hebben: Duits voor degelijk, Italiaans voor snel, Engels voor sleutelen. Maar het kostte allemaal meer geld dan wij ons konden veroorloven, dus werd het voor allebei een Jawa. Ook Europees, dat wel... Na drie Jawa's was er wel wat meer financiële armslag en was ik onder tussen smoorverliefd geworden op een plaatje van een Moto Guzzi V 50 Monza. Licht, cardan en Italiaans, die moest het worden. Bij Jan Keessen werd er eentje gevonden en in drie jaar werden flinke stukken Europa verkend.



De Monza werd opgevolgd door een 1000 SP, ik raakte verzeild in de redactie van de Moto Guzzi Club Nederland, en sindsdien is het alles Guzzi wat de klok slaat. Een 850 Le Mans 'in onderdelen' werd al eerder voor een Duitse vriendin in elkaar gezet, een zelfde motor werd ook in total-loss staat zelf aangeschaft en weer op de wielen gezet en er kwam een Quota 1100 'Enduro Stradale' ter vervanging van de SP die na 250.000 km ingeruild werd voor hetzelfde bedrag als waarvoor hij ooit aangeschaft was! Tussendoor werd nog een V 50 in onderdelen van de ondergang gered en weer als prachtig motortje doorverkocht, en de Le Mans werd voor de tweede keer opgeknapt. Deze keer nadat ik er zelf mee achter in een auto gereden was. Oh ja, waarom Guzzi? Het is een motor met een 'menselijke' techniek. Ze zijn duidelijk door technici bedacht, en niet alleen maar door vormgevers, het is niet te perfect, het heeft overduidelijk karakter en is eigenwijs. En ze zijn verschrikkelijk mooi. Verlieft ja, nog steeds.

De bruid

Zelf heb ik de 'II' altijd fraaier gevonden dan de eerste Le Mans, vaak de Le Mans I genoemd. De combinatie van de ronde stuurkuip en tank met het erg vierkante zijdeksel van dat eerste model is in mijn ogen niet zo'n mooie eenheid als de totale vormgeving van de 'II'. Daar komt natuurlijk bij dat ik 16 jaar heb rondgereden op een SP, met gedeeltelijk de zelfde styling. Maar ja, origineel polyester er bij zien te krijgen zou erg duur zijn... Via het forum van

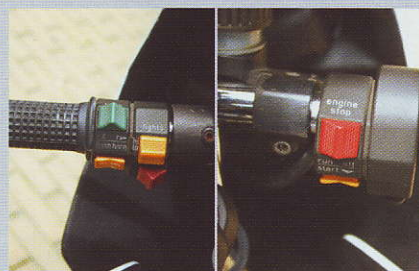
de club - www.mgcn.nl/forum - kreeg ik van een collega clublid een replica kuip in slechte staat, maar nog wel te restaureren. Wie weet zou dat wat zijn. Maar toen kwam er bericht uit Nijmegen: Teo Lamers motoren, Moto Guzzi dealer, had een koopjeshal ingericht met onderdelen die als overcompleteet in Mandello, de thuishaven van Moto Guzzi, gekocht waren. Meerdere grote zeecontainers vol onderdelen, zo werd er gezegd. Voor spotprijzen... Om kort te gaan: voor minder dan honderd euro kocht ik de originele stuurkuip, het ruitje, de beenschermen en de spiegels. Bij de koop van de motor had ik de zijdeksels al gekregen, zelf had ik nog een achterspatbord liggen en zo was het spul compleet. De gekochte stuurkuip kwam zelfs in kleur uit de originele verpakking: wit met fluor-oranje.

Omdat dit toch eigenlijk wel een enorm koopje was besloot ik om het spuitwerk uit te besteden, mede omdat de ondergrond van de verschillende onderdelen sterk verschilden. Voorspatbord en tank waren Italiaans sportrood, het ene beenscherm was lichtblauw en het andere ongespoten polyester, de zijdeksels stonden al in de primer en het achterspatbord moest gerepareerd worden... Spuiter Theo Terwel in Vorden kreeg het spul aangeleverd en zorgde voor mooi strak wit en matzwart. Toen ik het plaatwerk had opgehaald en het thuis in de garage uitgesteld had liggen zei m'n vriendin: 'Goh, heb je d'r bruidskleren opgehaald?' Vandaar de naam op de buddy... Het monteren van de prachtige nieuwe spullen was wel erg spannend. Gelukkig is voor deze modellen alles nog gewoon leverbaar, dus werden alle rubbertjes voor de montage van de kuip en diverse beugeltjes er bij gezocht. De montage van de stuurkuip vraagt speciale aandacht omdat deze bij volledige stuuruitslag met de onderwand in de inkeping van het beenscherm moet vallen.

Seventies Superbike

Eind jaren zeventig ging het ineens heel erg hard met de ontwikkeling van

sportieve motoren. De eerste Le Mans was nog een echte superbike die de concurrentie in 1976 wel aan kon. Drie jaar later was er erg veel veranderd, uit Japan waren de zescilinder superbikes gekomen, en uit Italië was de concurrentie ook sterker geworden: de Ducati 900 SS, Laverda 1000 en MV Agusta America waren spectaculairder dan de Le Mans. De Le Mans II is dan ook meer een luxe sportmachine, een GT, dan een echte supersport. De driedelige stroomlijn biedt redelijke bescherming en zorgt door de spoilervorm ook voor stabiliteit op de snelweg, tenminste als de wind niet hard van opzij komt. Het dashboard is zeer compleet met naast snelheidsmeter en toerenteller ook een klokje en een voltmeter. Acht waarschuwinglampjes geven informatie, tenminste als het zonnetje niet schijnt. Bij fel licht zijn ze niet meer te zien... Nog meer kritiek dan op de lampjes was er destijds in de motorbladen op de knoppendoosjes. Engelse drop, Monopoly huisjes, kinderspeelgoed... men maakte zich er flink vrolijk om. Ook wel terecht, want de Le Mans was destijds een dure motor (f12.999,- terwijl de Honda CB X f10.950,- moest kosten...) en de



Echt originele prutschakelaars, maar ze werken nog steeds!

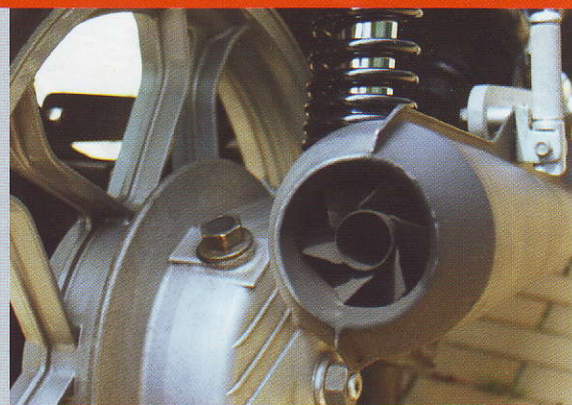
knopjes waren niet erg degelijk. Toch, nu 25 jaar later werken ze allemaal nog wel, al is de middenstand van de richtingaanwijzer soms een beetje lastig te vinden.

Afgezien van de aankleding was er verder niks veranderd ten opzichte van de eerste Le Mans. Met de stroomlijn was er wel meer gewicht aan boord, al was dat in de folder niet terug te vinden. De Le Mans II werd opgegeven voor 81 SAE pk bij een gewicht van 196 kilo. Dat zou (nog steeds volgens de folder) een topsnelheid van 230 km per uur mogelijk moeten maken! Van die SAE pk's blijven er in deze tijd van vermogensbanken op elke hoek van de straat ongeveer 55 aan het achterwiel over, en die twee andere getallen zijn waarschijnlijk 'per ongeluk' bij het intypen verwisseld... 230 kilo en een top van tegen de 200 km per uur is realistischer. Mijn andere sportieve Guzzi is een Caféracer op basis van een Le Mans, waar erg veel onderdelen wegbezuinigd zijn en waar bijvoorbeeld de loeizware gietwielen vervangen zijn door spaakwielen, de 32 Ah autoaccu door een kleine gel-accu en de Bosch startmotor door een bijna 2 kilo lichtere Valeo, en die motor weegt nog altijd 190 kilo zonder brandstof...

Verkering

Met zo'n nieuwe aanschaf is het net als met verkering, je moet flink aan elkaar wennen. En dan vooral op het gebied van samen dingen doen... Motorrijden bijvoorbeeld.

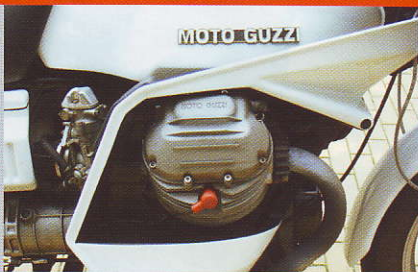
Het Tonti frame is geweldig stijf, maar de originele 35 mm (!) voorvork met cartridge dempers is dat niet. De remmen zijn wel goed, destijds zo'n beetje het beste wat te koop was. Tweezuiger Brembo klauwen met gietijzeren 300 mm schijven, waarvan wel eens gezegd werd dat ze in Italië uit afgekeurde putdeksels gedraaid werden, in het voorwiel. OK, ze roesten al als er alleen maar regen verwacht wordt, maar ze remmen nog steeds goed. Ook is de Le Mans II natuurlijk voorzien van het gepatenteerde Moto Guzzi integraal remsysteem. Bij het remmen – door het integraal remsysteem met maar één van de twee remschijven in het voorwiel samen met de schijf in het achterwiel, of je moet je zelf aan-wennen om altijd de andere schijf ook te gebruiken middels de 'hand'rem – voel en zie je de voorvork torderen. Da's even wennen. De originele Paioli dempers achter zijn al vervangen door Koni's, en daarmee is de achterkant stug maar goed



Wat dáár voor muziek uit komt..

afgeveerd. Een echte GT dus. Het karakter van het motorblok past prima bij een GT, veel koppel over het hele toerengebied waardoor het niet zo veel uitmaakt wanneer je schakelt. Dat is maar goed ook, want de vijfbak houdt er door het flinke vliegwielt niet van om al te vlot bediend te worden, en je kunt dus maar beter een versnelling uitkiezen en daar vervolgens zo lang mogelijk in te blijven.





Schakelen via omwegen



Men zegt dat dit onbewerkte remschrijven zijn.

Op deze Le Mans zijn accessoires gemonteerd uit de tijd dat het model nieuw was, namelijk een Stucchi rem/schakelset en Lafranconi uitlaten. Deze uitlaten zijn al niet zo geweldig gedempt, maar bij de gemonteerde exemplaren heeft het roestduveltje het binnenwerk ook nog eens aangetast. Het is jammer voor de burens, maar zeg nou zelf, uitlaten die 'silenzatore Lafranconi riservato competizione' heten zet je toch niet zo maar bij het oud ijzer? Dat zijn muziekinstrumenten! Inwendig zit er ook muziek in de motor: een tandwielset voor de distributie in plaats van de originele ketting. Bij bepaalde toerentallen hoor je dat zingen... Verder is alles nog origineel, wat wil je met slechts 33.000 km op de teller? Deze blokken zijn redelijk bomvrij en vragen, natuurlijk afhankelijk van het soort gebruik, pas na ongeveer 80.000 km om een inspectie van het inwendige. Ook de versnellingsbak en de eindaandrijving vragen slechts om wat verse olie nu en dan en gaan dan erg lang mee.

Schakelen: effe wachten...

Al met al is het rijden op deze Moto Guzzi een hele belevenis. De zithouding is niet comfortabel te noemen, door het remschakelset en het gemonteerde zadel zit ik met m'n lange benen klem tegen de beenschermen, maar dat helpt wel weer om strak te sturen. Ouderwets, benen tegen de tank, bovenlichaam altijd in de lijn van de motor, niks knietjes aan de grond. Dan de zware dreun uit de uitlaten, het gesnurk uit de kleine filttertjes die de originele open trechters vervangen hebben, en zo af en toe gegier van de tandwielen, en de mechanische muziek is compleet. Het vliegwiel is met rust gelaten en niet afgeslankt, waardoor het schakelen even tijd kost. Door de combinatie van het zware, rustige geluid en de schakelpauze's lijkt het niet snel te gaan, maar dat is bedrieglijk. De Guzzi gaat heel vlot van de plaats en levert – vooral boven de 4.000 toeren – genoeg voor een moeiteloze, snelle acceleratie. De bijzondere driedelige stroomlijn werkt heel goed, zeker als





Ooit gaat de bruid naar...

... ben ik de bruid

je er achter wegduikt. Dat is niet zo verwonderlijk, want in de tijd dat deze Guzzi ontwikkeld werd, was men zich bij Moto Guzzi bewust geworden van het feit dat er een windtunnel op het eigen terrein stond! Nog stammend uit de vijftiger jaren, toen de befaamde 350cc ééncilinderracers en de onovertroffen 500 cc V8 van badkuipstroomlijnen voorzien werden. De ontwikkeling van de stroomlijn van de SP en de Le Mans II was een goede reden om de grote propeller van de windtunnel weer eens op te starten. Bij het opdoemen van bochten begint de pret pas echt, de lange, lage motor laat zich heel best de bocht in gooien en houdt daarna de gekozen lijn goed vast. Het is alleen zaak om niet halverwege de bocht van gedachten te veranderen, want daar houdt deze bruid niet van... Wel van aandacht

trouwens, en dat krijgt ze genoeg. Door de oranje vlakjes naast de koplamp zien mensen de motor vaak aan voor een politie-model. Hmm, da's dan wel van de groep opvallende surveillance, sirene's niet nodig... De kleur doet de rest. Vreemd dat de witte modellen destijds maar mondjesmaat verkocht zijn, nu de bruid helemaal aangekleed is vindt ik het effect veel mooier dan het veel vaker verkochte tomatenrood.

Happy end?

Zo is dus van een wat versukkelde Guzzi met een fout jaren '70 jasje weer een schitterende Le Mans II in bruidskleuren gemaakt. Een leuk project, niet in het minst door de reacties die al tijdens de opbouw klonken op het clubforum, elke keer als er een foto van de vorderingen te zien was. De naam op de

buddy is ook al een eigen leven gaan leiden; m'n vriendin heeft zelfs geprobeerd om de Guzzi als sluitstuk van een bruidsmodeshow te laten dienen... Dat ging niet door, maar deze reportage voor Motor Revue dan weer wel. En ik? Tsja. Het is eigenlijk een beetje vol in de werkplaats, en alhoewel ze prima rijdt, zit ik toch liever op m'n 'eigen' Caféracer. En voor vakanties is er het werkpaard de Quota. De bruid is dus te koop... inruil van een Moto Guzzi 850 T3 California is bespreekbaar. Liefst in onderdelen of als restauratieproject! Ook altijd een heel aantrekkelijk modelletje gevonden...

Tekst: Peter Th. Knol

Foto's: Marinus van Binsbergen



MODELHISTORIE

In de jaren zestig ontwikkelde men bij Moto Guzzi een opvolger voor de Falcone ééncilinder modellen, als inzending voor een soort prijsvraag van de Italiaanse overheid voor een nieuwe motor voor politie, defensie en douane. Dat werd de V7, de oervader van alle zware V-twins die Guzzi sindsdien gebouwd heeft. In de jaren zeventig werd ingenieur Lino Tonti aangetrokken om de twin verder te ontwikkelen. Hij had eerder onder andere gewerkt bij Gilera en Aermacchi, maar ook zijn eigen Linto's gebouwd, paralleltwins gebaseerd op twee losse cilinders van Aermacchi, en bedoeld voor de racerij. Hij ergerde zich aan de logge toerbuffel en zag mogelijkheden om er iets specta-

culairs en moois van te maken. Het motorblok werd lager gemaakt door de dynamo te vervangen door een Bosch alternator die voor op de krukas een plaats vond, er kwam een vijfversnellingsbak en hij ontwierp een laag en strak frame van rechte buizen dat tussen de cilinder-koppen door ging. Om het blok toegankelijk te houden waren de onderste framebuizen demontabel. Het werd de V7 Sport, één van de sensaties op de beurs van Milaan in november 1971. Het Tonti frame, zoals het sindsdien heet, is een zo goed ontwerp dat het door Moto Guzzi nu nog gebruikt wordt voor de California modellen... De vijfbak en het grootste deel van het blok trouwens ook! In 1973 reed een fabrieksteam met een op de V7 Sport gebaseerde, tot 850 cc opgeboorde racer mee in de 24 uren race van Le Mans, en leidde de race tien uur lang. Na problemen finishte de Guzzi als derde. Dit was de aanleiding om de opvolger van de V7 Sport de Le Mans te noemen. De eerste Le Mans had een kleine stuurkuip, het Moto Guzzi integraal remsysteem en was een Caféracer pur sang. Uitgevoerd in rood, mat zwart en met een fluorescerend oranje



Nog in zijn jaren '70 overjas

vlak om de koplamp was het ook stilistisch een juweel. Later ook leverbaar in ijsblauw en wit, is dit voor velen nog steeds de meest pure sportmotor van Moto Guzzi. De opvolger heette Le Mans II en kwam in 1979 op de markt. Ondertussen was Moto Guzzi al enige jaren in handen van Alessandro de Tomaso, Argentijns industrieel, die de kunst van het modulair bouwen introduceerde. Met wat uitwisselen van onderdelen waren eenvoudig nieuwe modellen te bedenken. De Le Mans kreeg de beenschermen van de in 1978 verschenen SP toermachine, een wat kleinere stuurkuip dan die SP, en het resultaat werd Le Mans II genoemd. Ook rood, met matzwart en fluor-oranje als accenten, en in heel kleine aantallen ook in het wit. Het model verkocht aardig, maar werd nooit zo'n legende als de eerste Le Mans.



Het kuipje was de aanzet tot de restauratie.

Motor Revue®

4

juli/
augustus
2005

Hét motorblad voor de echte liefhebber!



Introductie KTM 950 SuperMoto



V-MAX recordpoging



LILAC: het 5e Japanse merk?

Stunten in de USA

Restauratie:
Moto Guzzi Le Mans II



Nederland: € 4,50 | België: € 4,95

Techniek | Praktijk | Restauratie | Lezersfiets | Over de datum | Beursgeluiden