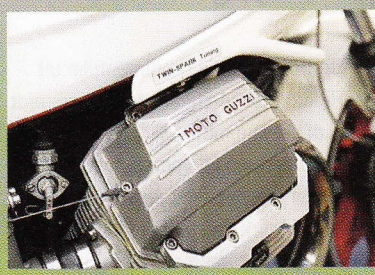
OCCASION 73

Dé gids voor tweedehands

Showroom
Yamaha MT-03 (2007)
€ 5940

Moto Guzzi 850 Le Mans III

Twee decennia lief en leed



Het blok is nog goed. Bij de compressiemeting scoren beide cilinders 14 bar.

Extra! Extra!

› 8 pagina's met occasions

Motor Trader

Nokken met nukken

› Barrel heeft mazzel

Motorfiets met 4 wielen

› Proefrit GG Quad

Elk nummer 20 pagina's tweedehands!

Maandagochtend

Bijna 23 jaar geleden kwam Wil Crommentuijn in het bezit van een Moto Guzzi Le Mans III. Hij reed er het klokje mee rond en kan na zoveel jaren niet anders concluderen dan dat zijn aanschaf uit 1986 een maandagochtendmodel moet zijn geweest.

Wil Crommentuijn kent zijn Moto Guzzi Le Mans van binnen en van buiten. Die kennis wil hij graag delen met MOTO73-expert Leo Peters.

De 50-jarige Wil Crommentuijn uit Helden, rechercheur van beroep, rijdt al vanaf z'n 18e motor. Wil: "En daarvoor heb ik duizenden kilometers met een bromfiets gereden. Het eerste jaar bij de politie - ik werk daar al mijn hele leven - ging ik met de brommer. Na het behalen van m'n rijbewijs direct op de motor. Door mijn liefde voor de motor ben ik later op een politiemotor en bij de technische dienst verkeer terechtgekomen. Een leuke manier om hobby en werk te combineren. Privé heb ik altijd motor gereden. Eerst een Honda CB500 en later een CB750. Die laatste had bij 20.000 km een enorm hoog olieverbruik van één liter op 200 km. Na revisie was hij beter dan nieuw. In een jaar of acht tijd heb ik met die Honda's 150.000 km gereden. Op zich waren dat prima motoren, maar ik vond de stille vier-cilinders een beetje karakterloos. Daarom moest mijn nieuwe motor een Italiaanse V-twin worden en dan het liefst een Ducati Mille S2. De koningsasser met het beste blok. Maar goed, een Ducati Mille S2 was op dat moment nergens te koop. Als alternatief had ik de Guzzi Le Mans III in gedachten. Ook kostbaar in de aanschaf, maar volgens mij wel betrouwbaar en een motor die lekker bonkt en stampt. Een motor met gevoel. Geef je gas dan voel je dat er wat gebeurt. De Guzzi was vier jaar

Tekst en foto's: Peter van der Sanden

exemplaar

oud toen ik hem kocht met amper 10.000 km op de teller. Ik vermoed achteraf dat de eigenaar van de Guzzi af wilde omdat hij de motor niet goed aan het lopen kreeg."

Aanpassingen

Door de jaren heen heeft de Le Mans flink wat aanpassingen gehad, zowel technisch als optisch. Zo werd hij voorzien van een klokje en een olietemperatuurmeter. Wil: "Die meter is er niet om te kijken of de motor te warm wordt, maar om te kijken óf hij wel warm genoeg wordt. Vooral bij koud weer komt de olietemperatuur van de Guzzi niet boven de 50°. De originele uitlaten waren bij aankoop al vervangen door Lafranconi Competizione-uitlaten. Het uiterlijk verschilt nauwelijks van de originele exemplaren, maar het geluid is veel sportiever en ze zouden iets meer vermogen moeten opleveren. De zitcombinatie is ›

Man en motor

Naam	Wil Crommentuijn
Woonplaats	Helden
Leeftijd	50
Beroep	rechercheur
rijdt sinds	1975
droommotor	Britten V1000
motor	Moto Guzzi
type	Le Mans III
bouwjaar	1982
aangeschaft	1986
huidige km-stand	115.000
nieuwprijs	ca. 7700 euro
dagwaarde	4500 euro (taxatie 8500)
rijstijl	sportief
gebruik	toer/vakantie
brandstofverbruik	1 : 18,5
olieverbruik	1 : 4000
onderhoud	zelf

Wil Crommentuijn: "Achteraf toch een goede investering zo'n Le Mans III."

De eenpersoons buddy is maar dun, maar zit desondanks prettig. Ook bij langere tochten.

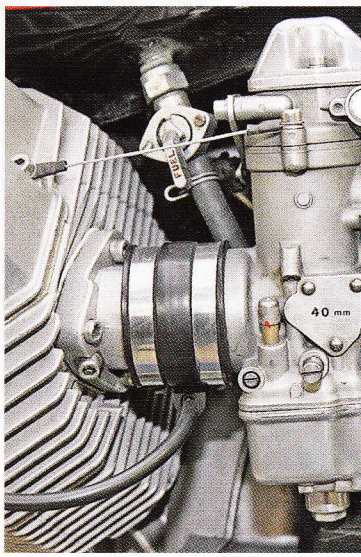
van Vapolini. Voor duogebruik kan er een verlengde buddy worden gemonteerd."
Lang heeft Wil gereden met Koni-schokdempers. Toen die versleten waren zijn ze vervangen door eens setje Hagons. Wil: "In de voorvork zitten WP-veren. Dat scheelt ook een hoop. Origineel is hij voorzien van een integraal remsysteem. Maar dat vond ik maar niks. De hoofdremcilinders heb ik vervangen, zodat ik zelf de voor- en achterrem kan bedienen zoals ik dat wil. De remleidingen zijn allemaal van gevlochten roestvrijstaal. De spiegels zijn afkomstig van een Aprilia Tuono. Vond ik mooi passen."
Een van de laatste aanpassingen is een ander stuur voor een rechtere zit. De clip-ons hebben plaatsgemaakt voor een superbikestuur. Wil: "Als dat niet was gelukt had ik de Le Mans III moeten verkopen. Vanwege reuma in mijn handen en artrose in mijn nek kon ik het niet meer langer dan een half uur volhouden op de Guzzi. Ik ben daarom toch serieus op zoek geweest naar een andere motor. Een Ducati Multistrada leek me wel wat, maar na een proefrit van amper een paar kilometer leverde ik deze machine weer in bij de dealer. De motor reed prima, maar de zit voor mijn vrouw achterop beviel niet. Te hoog, waardoor ze last kreeg van duizeligheid. Klinkt vreemd, maar het is echt zo. Op de Guzzi heeft ze nooit ergens last. Vandaar dat ik maar besloot een ander stuur op de Guzzi te zetten."

Amerikaanse carburateurs

Het eerste probleempje was dat het asje om de dagteller te "nullen" was afgebroken. Een nieuw asje was niet leverbaar, maar zou wel gemaakt kunnen worden door een kennis. Wil: "Een compleet nieuwe teller kon ook, maar dat vond ik onzin en veel te duur. Het duurde bijna een jaar voor ik zo'n asje had. Dat is de reden waarom er ruim 10.000 km te weinig op de teller staat."
Wil Crommentuijn was vanaf het begin niet tevreden over het motorblok. Wil: "Het liep onregelmatig bij rustig rijden en als het blok heet was sloeg het af bij verkeerslichten. De bougies waren krijtwit, ofschoon de sproeierbezetting al was verhoogd. Tijdens een clubdag bij toenmalig Moto Guzzi-importeur Greenib kwam ik overeen dat als een soort van coulanceregeling de monteurs naar de carburateurs zouden kijken. Na veertien

Eerder in MOTO73

20/1981 test



De 36mm-carburateurs zijn vervangen door 40mm-exemplaren. Om te voorkomen dat bij een verkeerde klap de carburateur eraf vliegt zit er een kabeltje tussen cilinder en carburateur.

Na 27 jaar nog zo strak als nieuw.

Na ruim 100.000 km is er minder dan een halve mm af. Vader en zoon Crommentuijn kijken aandachtig toe.

Goed om te weten

Moto Guzzi kwam in 1977 met de Le Mans I op de markt, in 1979 volgt de Le Mans II. Het belangrijkste verschil tussen de I en de II is de volle(re) kuip. De I heeft een rond schermpje, bij de II is dat veel hoekiger en groter. De Le Mans III werd gebouwd van 1982 tot 1985. De verschillen tussen de I/II en de III zijn er vooral op technisch vlak waarbij de cilinders het meest in het oog springen. Verder is het hele blok onder handen genomen. Zo is het carter van de III 3 mm dikker dan dat van z'n voorgangers. Aan het kuipje, wat weer een andere vorm kreeg, werd veel aandacht besteed. Over welke Le Mans je het ook hebt, het zijn allemaal racemodellen die gemaakt zijn om er hard mee te rijden. Dat brengt de zithouding met zich mee. Heb je snelheid dan is de zithouding perfect. Naast de drie 850cc-types is er van 1986 tot 1994 ook een Le Mans 1000 gebouwd. De nieuwe generatie Moto Guzzi Le Mans V11 is er vanaf 2001.

dagen kreeg ik de motor terug. Deze liep inderdaad beter, maar met de gekozen oplossing was ik het niet eens. Er zaten dunnere gasnaalden in en de mengselregelschroeven waren zover uitgedraaid dat het CO-gehalte op meer dan 10% stond."
Crommentuijn bleef verder zoeken naar een oplossing. Zo kwam hij bij Harmut Taborsky terecht, een Duitse Moto Guzzi-specialist. Die zag meteen wat er aan de hand was. Op de Guzzi van Crommentuijn zaten carburateurs van een Amerikaanse uitvoering. Na de nodige aanpassingen liep de motor stukken beter. Het CO-gehalte daalde naar 4% en de bougies hadden weer de normale kleur.

De versnellingsbak blokkeerde omdat er een los stuk ijzer in bleek te liggen.

Van 850 naar 1000 cc

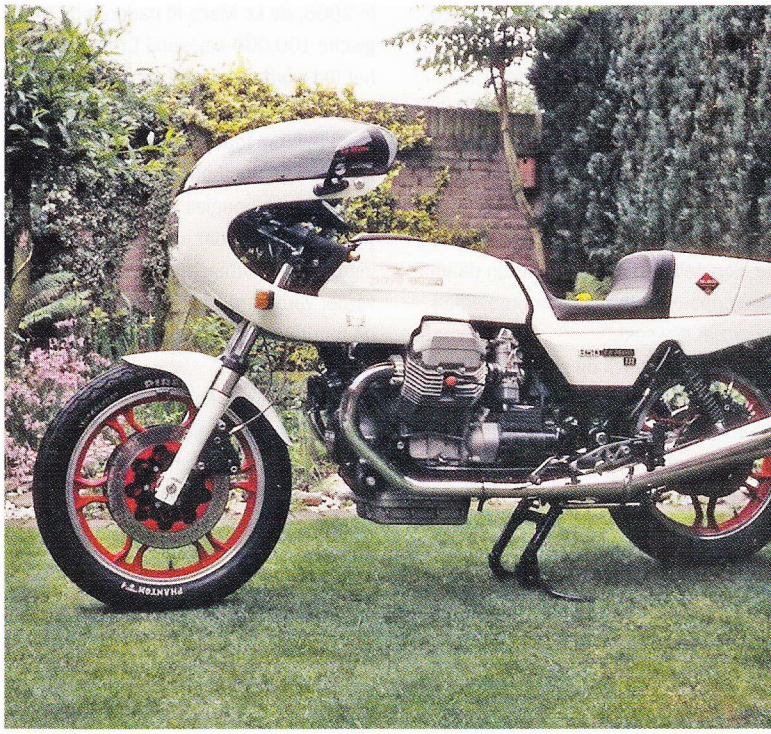
Drie jaar na aankoop werd het weer tijd voor nieuwe contactpuntjes. Dat bleek een groot probleem. Wil: "Imitatiepuntjes passen simpelweg niet en zelfs dure originele Marelli-puntjes moeten worden bijgewerkt om ze goed op tijd te kunnen zetten. Bij Teo Lamers kreeg ik het advies om een Dyna-elektronische ontsteking te monteren. Dat kostte een paar centen, maar tot op de dag van vandaag heb ik nooit weer problemen gehad met de ontsteking."
Groot waren de problemen op de terugweg van een treffen toen er niet meer geschakeld kon worden. Bij een tankstation lukte het met wat duw- en trekwerk om weer leven in de bak te krijgen, waarna de reis kon worden voorgezet. Thuis werd de olie afgetapt waarbij een ondefinieerbaar stuk ijzer mee uit het blok kwam. Foute boel dus. Wil: "In zo'n situatie zit er niets anders op dan het blok open te maken om te kijken waar dat stuk ijzer vandaan komt. Het ijzer bleek niet afkomstig van een tandwiel. Het stukje had klem gezeten tussen tandwiel en lager. De lagerkooi was stuk, het lager zelf niet. Lager vervangen en de bak schakelde weer prima. Ik hou het erop dat er destijds bij de montage in de fabriek niet zorgvuldig is gewerkt."
Een jaar later, na een snelle rit door Duitsland (700 km - ca. 180 km/h), hoorde Wil Crommentuijn een tikkend geluid in de cilinders wat hij niet vertrouwde. Hij haalde de boel meteen uit elkaar en constateerde klemsporen en vreetplekken in zuigers en cilinder. De nicasillaag van de cilinderwand had losgelaten. Ook de krukaslagers vertoonden geringe vreetsporen. Wil: "In eerste instantie gaf ik de olie de schuld, omdat ik net was overgestapt van Castrol RS10W50 naar 5W40 Superbikeolie. Ik heb Castrol aansprakelijk gesteld voor de schade. Technisch specialist (en oud-MOTO73-medewerker) Paul Klaver heeft de zaak heel serieus onderzocht. Niet de olie bleek het probleem, maar een fabricagefout bij het nicasilen van de cilinders. Volgens Klaver was het een wonder dat de cilinders het zo lang hadden volgehouden. Dat niet de olie maar Moto Guzzi de schuldige was had voor mij als nadeel dat ik de rekening van twee nieuwe cilinders en zuigers moest betalen. Duur was dat overigens niet. Aan materiaal was ik toen zo'n 600 Duitse marken kwijt. Omdat de 1000cc-cilinders even duur waren besloot ik om van mijn 850 een 1000 te maken. De boring van een 1000 is 88 mm in plaats van 83 bij de 850. Daarnaast heb ik de koppen meteen omgebouwd voor het rijden op loodvrij met nieuwe klepgeleiders en klepstoters. Zo werd mijn 850 een echte 1000. De motor had nu meer koppel, maar liep wel wat rauwer. Over de carburatie was ik nog steeds niet tevreden."

Twinspark

Na de geslaagde operatie van 850 naar 1000 werd het tijd om te kijken of de Guzzi een Kawasaki GTR kon bijhouden. Wil: "Net geen 240 op de (erg optimistische) teller haalde de motor, maar dan ineens een hevig geratel in de linker ›

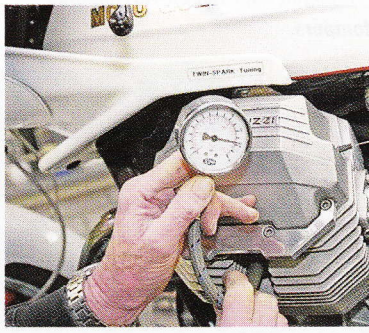
Reparaties en problemen

10.000 km	asje 'nuller' km-teller stuk
16.000 km	aanpassing carburateurs
25.000 km	nieuwe ontsteking
35.000 km	gaskabels vervangen
54.000 km	lager versnellingsbak stuk
54.000 km	koppelingsplaten vervangen (voorzorg)
56.800 km	zuigers en cilinders vervangen (garantie)
70.000 km	gaskabels vervangen
70.500 km	koppelingskabel
90.000 km	revisie cardan



Zo zag de Le Mans III er met de tophalf van Seby jarenlang uit.

Overdreven veel stroom levert de Le Mans III niet, maar genoeg om aan de gang te blijven.



Met de compressie was het voor beide cilinders dik in orde.

Richtprijzen bij motorzaak

Bij een willekeurige motorzaak zul je de Moto Guzzi Le Mans III niet snel meer tegenkomen. Daarvoor moet je bij verzamelaars en hobbyisten zijn. Een duidelijke richtprijs is niet te noemen, want de prijs hangt helemaal af van de staat van de motor. Voor een gaaf exemplaar moet je al snel op 3 à 4000 euro rekenen.

cilinderkop. Foute boel. De motor werd opgehaald en thuis meteen gekeken wat er loos was. De uitlaatklep bleek klem gezeten te hebben in de geleider. Klep en stoterstang krom. Achteraf bleek dat het revisiebedrijf dat de kop had omgebouwd voor loodvrije benzine een te geringe tolerantie had aangehouden voor de klepstelen. Beide koppen zijn daarna aangepast, waarna er geen problemen meer zijn geweest."
Nog steeds was Wil op zoek naar een betere afstelling. Bij 84.000 km verving hij de 36mm-carburateurs door 40mm-exemplaren. Wil: "Dat leverde een duidelijke verbetering op. Meer koppel en een rustiger lopende motor, maar helemaal tevreden was ik nog steeds niet."

Bij een taxatie is de Le Mans III op een waarde van 8500 euro geschat.

Een jaar later, met 90.000 km op de klok, kreeg Wil extreem veel last van trillen in de voetsteunen. De oorzaak hiervan was te vinden in de cardan. Een kapotte kruiskoppeling om precies te zijn. Hij werd met steunlager en lager van het kroonwiel vervangen.

De Koni-vervangingsdempers zijn vervangen door Hagon-vervangingsdempers.

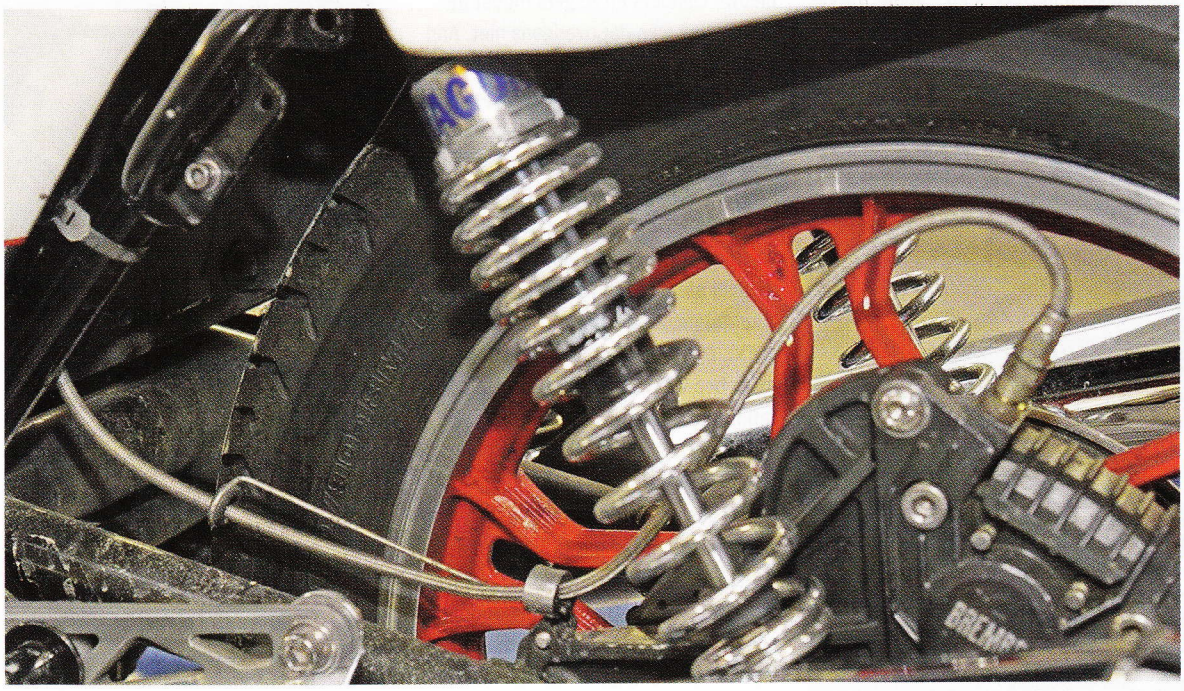
In 2006, de Le Mans III naderde de magische 100.000 km, vond Crommentuijn het tijd worden om nog een laatste poging te ondernemen zijn Moto Guzzi echt mooi te laten lopen. Hij wilde de cilinderkoppen laten ombouwen tot twinsparks, oftewel twee bougies per cilinder. Wil: "Ik was van mening dat na alle voorgaande ingrepen uitsluitend de verbranding nog verder verbeterd zou kunnen worden. Met de moderne benzine heeft de oude Guzzi nog altijd moeite."
Het boren van de koppen voor de extra bougiegaten werd uitbesteed, de rest deed Wil zelf. De bobines werden vervangen door twee Dyna-5ohm-exemplaren. De proefrit die volgde was een openbaring voor Wil: "Na twintig jaar experimenteren had ik het gevoel dat nu alles in orde was. Goede gasrespons bij alle toerentallen en lekker sterk van onderuit. Dat gaf voldoening."

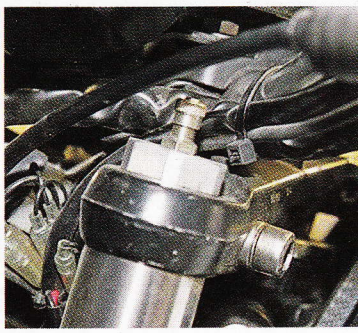
Op de brug

"Als er pekel op de weg ligt kom ik niet", had Wil Crommentuijn vooraf gezegd. Begrijpelijk bij het zien van de onberispelijk ogende 27 jaar oude Moto Guzzi Le Mans III. Gelukkig was de meeste pekel van de weg gereden toen Wil met zijn witte Guzzi arriveerde bij Leo Peters Motortechniek in Langenboom. Op de uitlaat zit wat witte aanslag wat duidt op zout. Wil: "Ik heb het risico maar genomen. Als ik thuis ben spoel ik alles met water goed schoon. Eén keer moet toch kunnen."
Ofschoon de Moto Guzzi Le Mans III belastingtechnisch tot de oldtimers behoort valt dat aan de motor niet te zien. Leo Peters: "Ik heb zo het idee dat ik bij de technische controle alleen maar 'goed' of 'als nieuw' hoef aan te kruisen."
Dat blijkt helemaal te kloppen. De originele wiellagers in de door de eigenaar rood gespoten wielen zijn nog als nieuw. De conische balhoofdlagers zijn eveneens origineel en zonder speling of vast

Gemonteerde accessoires

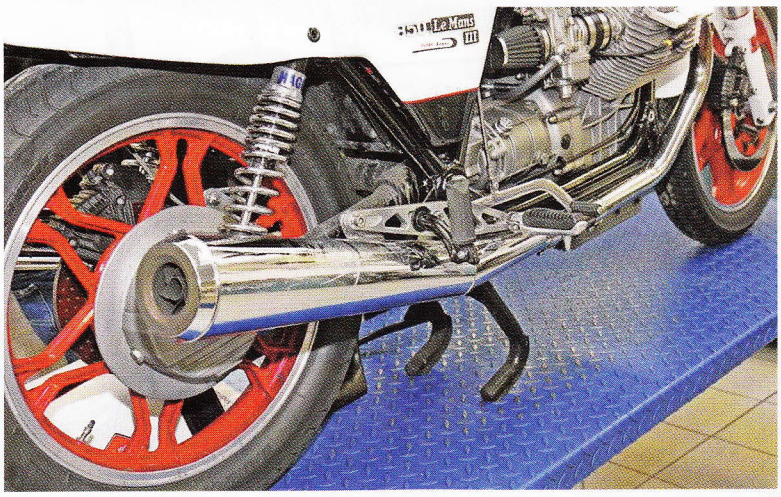
- Olietemperatuurmeter
- Tijdklokje
- Handvatverwarming
- Lafranconi Competizione-uitlaten
- Twinspark met Dyna elektronische ontsteking
- Dyna-bobines
- 40 mm PHM-C Dell'Orto carburateurs
- K&N-filters
- Vaponi solo/duo-zitcombinatie
- Hagon-schokdempers
- WP-voorvorkveren
- Superbikestuur
- Aprilia Tuono spiegels
- Integraal remsysteem vervangen door normale remmen



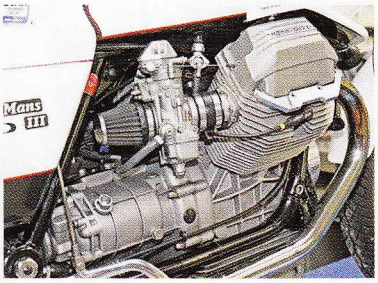


WP-voorveren met luchtondersteuning. De Guzzi vaart, en stuurt, er wel bij.

Deze Lafranconi-uitlaatdempers zijn al 25 jaar oud en zien er nog uit als nieuw.



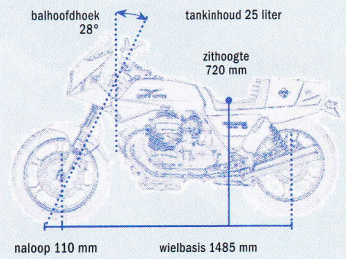
Machtig mooi blok.

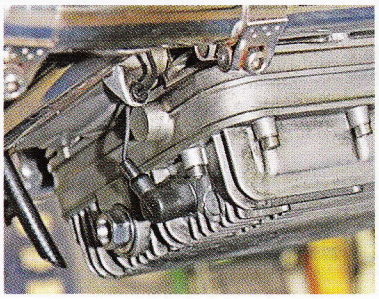


punt. Leo: "Tijdens het korte proefritje, ik wilde nog meer pekel voorkomen, merkte ik dat de voorrem goed werkt, maar achter is weinig remkracht. Als je er zo mee rijdt dan begrijp je toch wel waarom deze motor 25 jaar geleden de tongen los maakte. Compromisloos sportief heette dat toen. Een motor waarmee je moest leren om te gaan."
Tijdens de inspectie stuit Leo op geen enkel probleem. Bij de compressiemeting slaat de meter uit tot de gigantische waarde van bijna 14 bar, beide cilinders gelijk. Stroom levert de Le Mans III maar mondjesmaat, maar volgens de eigenaar is dat nooit anders geweest."
Voor een 1000cc-machine heeft de Le Mans III een zeer iele achterband. Wil: "De Bridgestone BT45 bevalt me prima. Achter houdt die het ongeveer 8500 km vol, voor de dubbele afstand. Maar het is me ook al eens gelukt om een achterband binnen een paar duizend kilometer op te rijden."
Het lakwerk van frame en plaatwerk ziet er nog onberispelijk uit. Het originele kuipje is nog als nieuw, maar dat komt deels ook omdat Crommentuijn bijna twintig jaar een ander kuipje (tophalf van Seby) op de motor heeft gehad. Vanwege het hogere stuur heeft die tophalf het veld moeten ruimen.
Alle onderdelen die ooit sporen van ouderdom hebben vertoond zijn vervangen. Als Leo dan toch iets moet aanwijzen dan zijn het de gaskabels. Die zijn aan vervanging toe.
Wil: "Klopt. Ik heb altijd een reserve binnenkabel bij me en die kabel heb ik een paar maanden geleden al nodig gehad. Hoogste tijd dus om de complete set te vervangen. De 35.000 km zijn al weer even voorbij. Voor de rest heeft het wat moeite gekost om mijn Le Mans III op orde te krijgen. De motor heeft nieuw ca. 6500 euro gekost, ik heb hem gekocht voor 3800 euro, terwijl de restwaarde van een gemiddelde Le Mans III 4000 euro is. Ik heb mijn motor voor de verzekering door een officiële taxateur laten schatten. Daar kwam een bedrag van 8500 euro uit. Zo blijkt de Moto Guzzi Le Mans nog een goede belegging te zijn geweest ook. Niet gek voor een maandagochtendmodel. En voor de mensen die toch zeuren dat Japanners nooit kapot gaan heb ik de vier versleten Honda-zuigers, klepgeleiders en tuimelaars nog altijd op een plank boven mijn werkbank staan...!" ‹

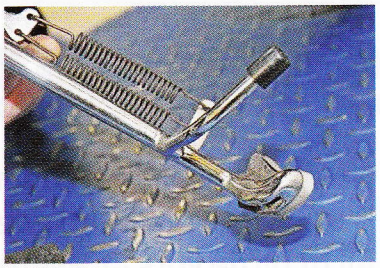
Technische gegevens

MOTOR	
bouwwijze	V-twin viertakt
koelsysteem	lucht
brandstofsysteem	carburateurs
kleppen per cilinder	2
boring x slag	83 x 78 mm
cilinderinhoud	844 cc
maximum vermogen	81 pk bij 7600 pm
maximum koppel	73 Nm bij 6500 tpm
aantal versnellingen	5
sec. overbrenging	cardan
RIJWIELGEDEELTE	
frame	dubbel wiegframe
voorvering	telescoopvork
achtervering	twee schokbrekers
bandenmaat v /a	100/90-V18, 110/90-V18
voorrem	dubbele schijf 300 mm
remklauw	tweezuiger
achterrem	enkele schijf 242 mm
remklauw	enkelzuiger
MATEN EN GEWICHTEN	
drooggewicht	206 kg

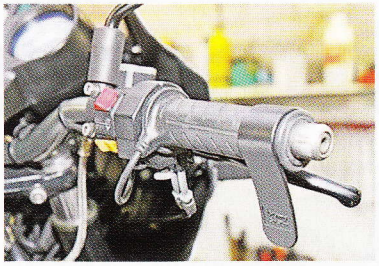




Een heel klein beetje doorzweten zorgt voor wat olieresten bij het carter.



De oplossing als je vindt dat de motor op de jiffy te schuin staat, een 'zooltje' onder de jiffy.



Handvatwarming, hoger stuur en een steuntje om de hand aan het stuur onder het rijden af en toe te kunnen ontlasten. Hulpmiddelen die goed van pas komen als je last van reuma hebt.

Circuitdag op Zolder. Een belevenis op zich.

Aanmelden

Heb jij ook een motor die in aanmerking zou kunnen komen voor deze rubriek? Stuur een mail naar marathonmotor@mpsadventure.nl of schrijf een briefje aan MOTO73, Postbus 23282, 1100 DT Amsterdam. Vermeld daarin je naam, adres en telefoonnummer en zoveel mogelijk gegevens van je motor, zoals merk, type, bouwjaar en kilometerstand. We sturen de verdere informatie dan vervolgens naar je toe. Een overzicht van alle Marathonmotoren is te vinden op www.mpsadventure.nl.