

3

mei
juni
2011

Motor Revue®

GRATIS BIJLAGE!
DUCATI CLUBRACE

Hét motorblad voor de echte liefhebber!



Drie race-iconen



Harley Blackline



Totaal verschillend

// KTM Dag

// Csepel 125

// Matchless G3

// Terrot OLG 250

// Honda Crossers

// Moto Guzzi Le Mans

// Honda Pan European

// Egon: Benelli 100 jaar

Manx, Weslake en König

Drie historische racers gereden op volle toeren



BP 81710966-028759
2 maandelijkse uitgave ERK# P 702028
Nederland €4,50 - België €4,95

Modern | Klassiek | Motorsport | Techniek | Praktijk | Beursgeluiden | Restauratie | Customs



MOTO GUZZI

Moto Guzzi

LE MANS 850

HOE EEN MUILEZEL LEERDE HARDLOPEN

Ooit, ooit begon het motorblok van deze prachtige 'strijkbout' motor als krachtbron voor een legervoertuig een soort driewielige trekker. Het hoefde niet mooi te zijn, als het maar een sterk ding was, zowel het voertuig als het motorblok. En kijk eens wat een schoonheid uit deze opdracht voortkwam. Ondanks dat we er niet mee konden rijden hebben we bij Teo Lamers in Nijmegen een tweetal schitterende exemplaren gefotografeerd. Ik ben geen fan van het maken van een verhaal over een motor zonder ermee te rijden, maar in het verleden reden we meermaals met dergelijke 'Super-tractoren', dus voor deze keer...

We schelden de 850 Le Mans uit voor trekker en strijkbout, en daarmee bedoelen we een typisch Italiaanse, keiharde en buitengewoon karaktervolle sportmotor. Want deze nazaat van de 750 S (die op zijn beurt weer de V 7 Sport als papa kent) is in 1976, als hij uit komt, een absoluut hoogtepunt in de carrière van de fabriek uit Mandello dell Lario aan het Comomeer. Modern van ontwerp, snel en absoluut spraakmakend. Ook de remmen, die voor en achter gekoppeld zijn, roepen discussies op die tientallen jaren later nog niet verstomd zijn. Ik ben er niet gek op, maar menig liefhebber zweert erbij, en technisch is het natuurlijk hartstikke mooi. Deze spraakmakende machine zal later zijn makers nog een beetje in de problemen brengen, want alle nazaten van dit superkanon zullen het moeten aanhoren: leuk (of mooi), maar het is toch net even niet de echte 850 Le Mans'... Dat speelt in de late jaren zeventig, begin jaren tachtig, maar nog sterker in de tweede helft jaren negentig en 2000, als Guzzi modernere sportieve machines bouwt, die niet snel genoeg zijn om het tegen tijdgenoten op te nemen, maar wel dat prachtige karakter van een klassieker proberen te 'verkopen'. Hoeveel beter een Brevia of Griso ook is (en ik ben er zelfs een fan van), menige Guzzioot roept dan: 'doe

mij maar een authentieke Le Mans, dan wéét ik dat ik een Guzzi heb'. Alleen: die zijn óp, het is geen 1976 of '77 meer...

207 km/u in 207 jaar

We zeiden het al, het begon bij dat militaire voertuig. Ook de toenmalige nieuwe Fiat 500 zou een dergelijk blok krijgen, maar dat ging (ook) niet door. Dus werden het motorfietsen, aanvankelijk toeristisch bedoelde machines en dienstdiensten voor (toch weer) leger, politie en marechaussee (of de Italiaanse equivalenten daarvan). Ook Amerika was in beeld, een dikke V-twin paste wel in het plaatje, ook al was het dan geen Harley. V 7

Een typisch Italiaanse, keiharde en buitengewoon karaktervolle sportmotor

Specials en later V 7 GT en California's verkochten goed bij Uncle Sam en al snel gold zo'n 'verkeerd gemonteerde V twin' als onvervalste Spaghetti-Harley. En dat was geen scheldnaam, het was in feite een soort geuzennaam. De Guzzi was eigenlijk de enige echte serieuze concurrent. Net als bij een Harley was het gegeven dat er weinig pk's aan boord waren geen bezwaar, want de trekkracht (koppel) was enorm en als je niet hard wilde rijden zat je

Prachtig restauratiewerk op weg naar een klant



Compacte tellertjes



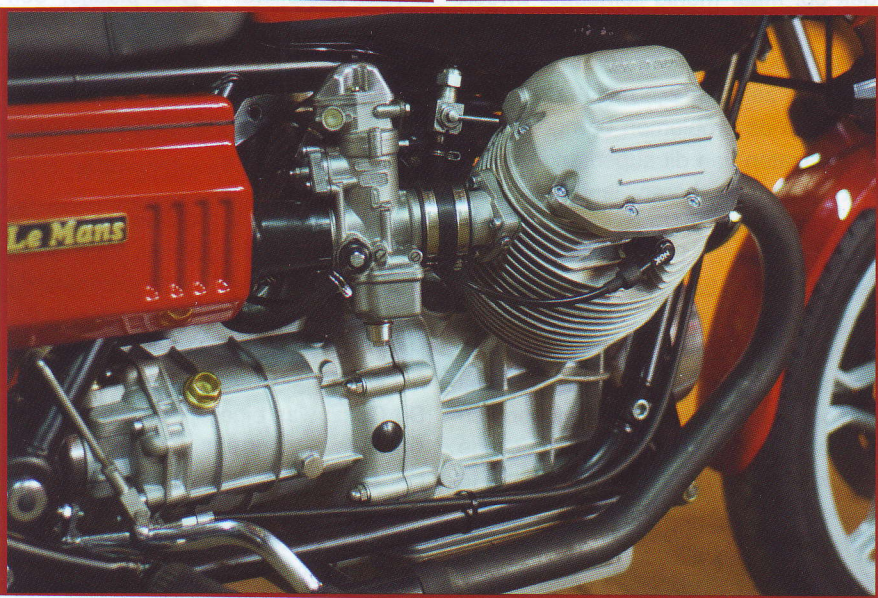
Een cardan op een sportfiets...



op zo'n toermodel van Guzzi heerlijk te genieten. Maar ja, Italianen zijn nou eenmaal Italianen en die racen met alles wat los en vast zit. Dus zo ontstond uit de toerbuffel de V 7 Sport, die volgens de legende 207 kilometer per uur moest halen. Hij had dan ook in een test de vellen – letterlijk – van de banden gereden. Nou was dat wel in 1970 en toen waren de banden nog niet echt best. Bovendien heb ik de 200 zelfs niet kunnen benaderen op zo'n – overigens schitterende – machine, en ik heb het écht lang genoeg geprobeerd. Maar goed: mooie mythe, die het goed deed bij de motorrijders van de jaren zeventig. Het was voor de fabriek, die

Maar ja, Italianen zijn nou eenmaal Italianen en die racen met alles wat los en vast zit.

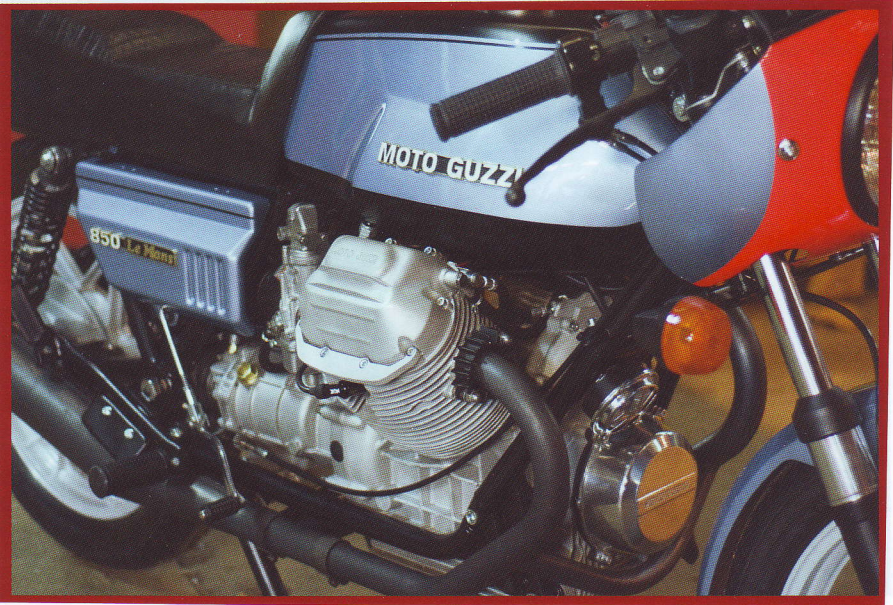
ondertussen in de commerciële handen van Alejandro de Tomaso was gekomen, wel reden om ook een lijn sportmotoren op te zetten. Dus toen de California modelreeks groeide tot 850 cc kon de nieuwe sportfiets mooi meeprofiten. De Le Mans werd geboren in 1976. De technische opbouw leunt heel sterk aan tegen toermodel 850 T 3; zelfs het frame is gelijk. Alleen is de dikke opbouw van de toerfiets nu ingeruild voor een prachtig slanke en gestileerde tank met een al even dunne buddy,



die uit één stuk schuim werd gemaakt, met bekleding en al dus. Het Benelli stuurkuipje met zijn contrasterende oranje fluorescerende vlak zit strak om de tellers heen en geeft de Le Mans die heerlijke agressieve blik. Het dunne achterspatbordje en de diep-donker grommende uitlaten ronden het geheel af. De gestileerde gietwielen waren toen ook een vooruitstrevend detail. Eigenlijk was het helemaal een klasse op zich, die sport-Guzzi.

Karakterbak pur sang

Zit je erop, dan hang je voorover op de stuurhelften, zoals het over klassieke sportmotoren in de boeken staat. Gaan we starten. Geen kickstarter. Nu heel normaal; in 1976 nog niet, toen was dat nog een standaarditem op een motorfiets. Pront in het zicht zit links op de bak de giga-Bosch startmotor, die je met een knop tot leven wekt: Klónk! Maar hij trekt het blok wel rond en dat slaat onder heftig schudden aan. Dan ontmoet je het karakter van een racetrekker: De hele motorfiets wil om zijn as draaien bij wisselende toerentallen. Als je denkt dat een klassieke BMW schudt: ontmoet de Guzzi! Die gaat echt al bij stilstand rechtsaf als de toeren zo snel mogelijk toe moeten nemen. Gas dicht is linksaf... Maar dan sta je dus ook al hevig te genieten want je hoort gewoon dat hier iets te gebeuren staat. Door de constructie met de lange en zware



stoterstangen en de grote kleppen hoor je de distributie heftig tikken. In eerste instantie ergert je dat, maar later ga je daar vanzelf anders over denken. Het gaat namelijk tegen je 'praten'. Bij het in

Een Guzzi Le Mans is een sportmotor, remember? Gaan met die banaan!

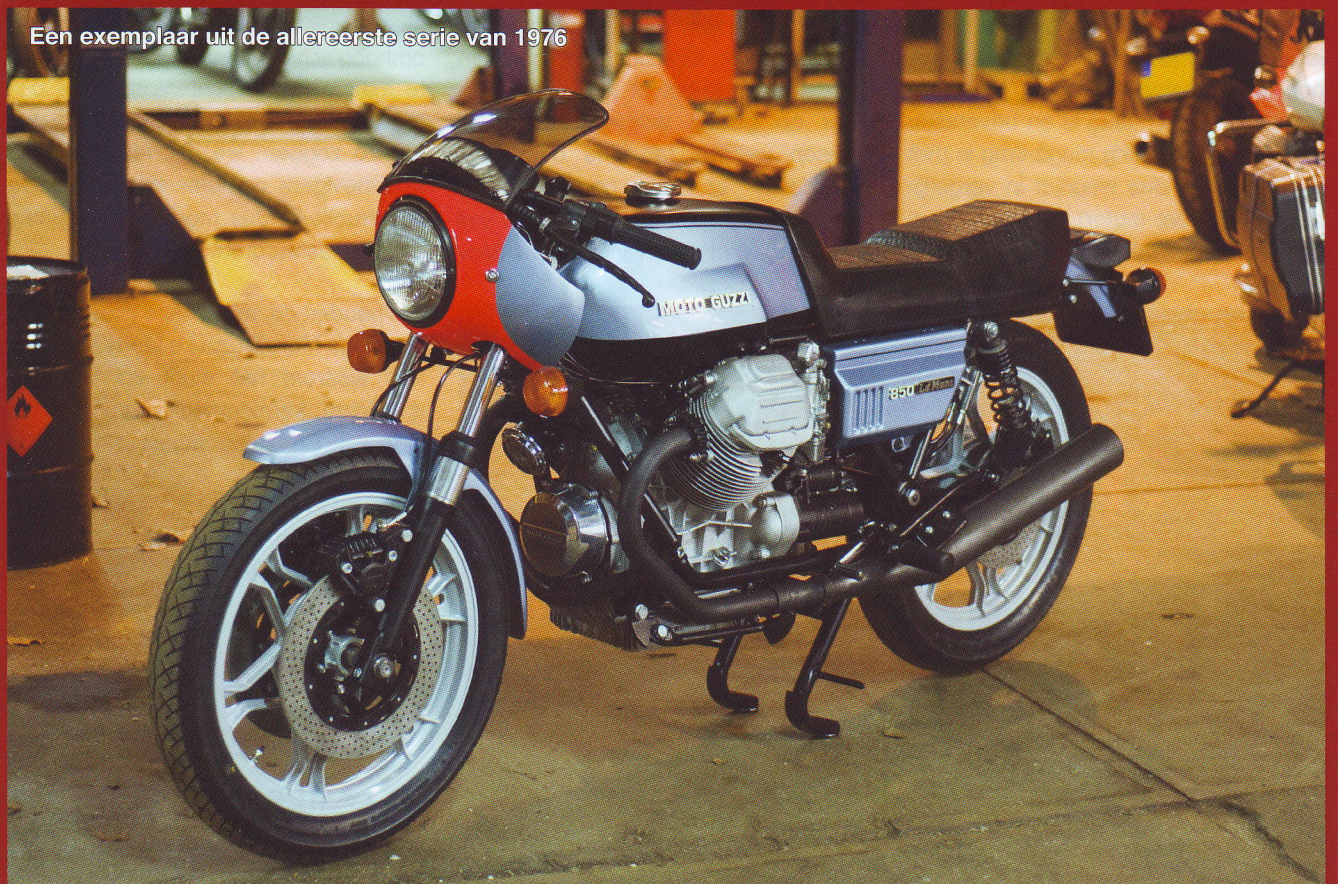
de versnelling zetten hoor je weer een Klónk, en nu mag je het interpreteren als teken van soliditeit. Er ging ooit wel eens een versnellingsbak stuk als een clip die de tandwielen moest fixeren zijn taak opgaf, maar eigenlijk is zo'n Guzzibak zeer stevig uitgevoerd.

Op de megazware krukas, met de al even zware zuigers, zit een gewichtig vliegwiel. Daarmee heb je meteen de verklaring voor de trage reacties op gasgeven en terug nemen. Trouwens, de diameter van de gastrommel is aan de kleine kant terwijl de Dell Orto carburateurs fors uitgevoerd zijn, waardoor je soms moet overpakken. Dat versterkt het 'trekkergevoel' nog wat.

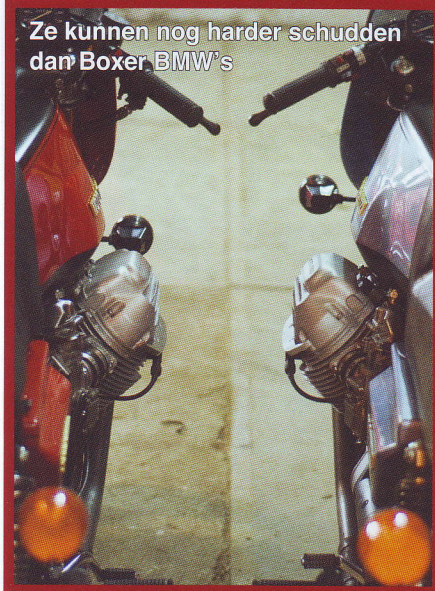
Gáán!

Dat trekken we op in één en komen achter omhoog! Dat kennen we nog van BMW; het zijn de cardanreacties, waartegen de fabriek nog geen

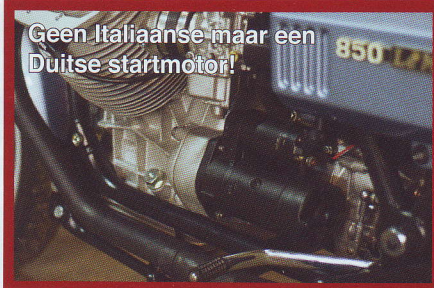
Een exemplaar uit de allereerste serie van 1976



Ze kunnen nog harder schudden dan Boxer BMW's



Geen Italiaanse maar een Duitse startmotor!



maatregelen heeft bedacht. Remmen is dus overeenkomstig omlaag zakken... En omdat de draaiende delen in het blok zo doordrukken merk je alles nog extra. Rij je rustig, dan gaat alles wat stroef en hakerig. Je krijgt zelfs de neiging de motor af te serveren. Maar dan heb je het niet begrepen. Een Guzzi Le Mans is een sportmotor, remember? Gaan met die banaan, dáár is hij voor gemaakt. En dat kan hij als geen ander. Want die kanteffecten, daar leer je perfect mee leven en dan geven ze alleen nog maar meer sensatie aan het rijden op deze exoot. Schakelen gaat niet supersnel, maar wel soepel als je een beetje leert omgaan met die bak. En het ondanks de opgevoerde staat van het blok (81 pk is echt veel in die jaren) is alle sleurende trekkracht ook nog in volle glorie present. Omdat de motor zo lang en laag is en bovendien de eerste versnelling mega-lang is (het is net of je in drie wegrijdt in vergelijking met een andere motor) zal hij niet snel op het achterwiel gaan, ook al laat

je de koppeling lomp opkomen. Wat je wel merkt is dat zalige sleuren dat dan begint. Als je het rauwe karakter eenmaal door hebt groeit de motor alsmáar harder naar je toe. Je komt er dan ook achter dat die 'Italiaans-harde' vering eigenlijk nog wel meevalt. Ook die rare buddyseat blijkt het hartstikke goed te doen. En hét sterke punt van een Le Mans: dat ding stuurt echt als een scheermes! Hier zijn alle Italiaanse stereotiepen gewoon lekker waar. Zet een Le Mans op één (hoge) snelheid op een dijk en doe maar nooit meer het gas dicht. Hij gaat gewoon de bocht om, waar jij hem hebben wilt.

Laat maar schuiven!

Als je langer dan een week dagelijks op zo'n sport 'Gussie' hebt gereden ben je of Guzzioot of je wil er nooit meer op gezien worden. Heel veel mensen werden fan dus heel lang veranderde er qua concept niets meer aan de motoren. Natuurlijk wel op detail, want soms ingegeven door

beschikbaarheid van onderdelen soms omdat er problemen waren: al na één serie werden er details veranderd aan de machine. De grijs/blauwe machine is uit de eerste, de rode uit de tweede serie. Dat de buddy van de rode afwijkt komt omdat die gerestaureerd is en de originele niet meer te koop is. Zelfs niet voor de firma Lamers (officieel heerlijk ouderwets Teo Lamers Motorrijwielen genoemd), die toch echt als hét Guzzi-adres mogen gelden. Ze hebben een waanzinnige voorraad onderdelen en een enorme kennis en ervaring op dit gebied. Dus als zij bij een restauratie ergens voor kiezen, geloof dan maar dat het de beste keuze is. De buddy en zijn ophanging zijn op een Le Mans toch al zoiets bijzonders. Het zadel kan omhoog scharnieren en om dat mogelijk te maken is het achterspatbordje óók beweegbaar opgehangen. Laten we het zo zeggen: we hebben wel eens iets stevigers gemonteerd gezien. De constructie is dus moeilijk in originele staat te restaureren.

We houden op, maar deze twee ronduit prachtige Moto Guzzi Le Mans'en tonen aan waarom het merk zo beroemd is. Echte karakterfietsen voor echte rijders... En zulke mooie zie je niet meer iedere dag...

Tekst Cok van den Heuvel
Foto's: Nick Kuijpers



TEO LAMERS MOTORRIJWIELEN

Voor alles van en voor Moto Guzzi gaat u naar:

TLM te Nijmegen of www.tlm.nl