Tekst DOLF PEETERS **Fotografie** MAURICE VOLMEYER **Met dank aan** JAN VAN DOOREN

Het scheermes van Tonti

DAT HIJ NU BEKENDSTAAT ALS LE MANS I, IS ACHTERAFGEPRAAT. IN DEN BEGINNE WAS ER DE MOTO GUZZI 850 LE MANS. BASTA! EN DAT IS OOK ITALIAANS. ONS FOTOMODEL IS NIET GEHULD IN HET OBLIGATE ITALIAANSE WARMROOD, MAAR IN EEN SERIEUZE TINT BLAUW. ALS ROOD DE KLEUR VAN AGRESSIE EN PASSIE IS, STAAT DEZE KLEUR BLAUW VOOR DE VASTBERADEN DREIGING VAN DE 'CAPO BASTONE', DE 'ONDERBAAS' VAN EEN SERIEUZE MAFIAFAMILIE.

In de jaren vijftig was Italië een toonaangevend motorland. Daarna werd de Italiaanse motorfietsindustrie, net als de Britse, van de kaart geveegd door de Japanners, die het motorrijden opnieuw hadden uitgevonden. Van alle Italiaanse merken waren op een gegeven moment eigenlijk alleen Gilera en Moto Guzzi over. En die waren ook op sterven na dood toen de Italiaanse regering ingreep. Zo kwam Moto Guzzi onder de vlag van SEIMM, de Società Esercizio Industrie Moto Meccaniche, een staatsbedrijf. In die woelige tijden ging Guilio Cesare Carcano weg bij Moto Guzzi, maar hij liet een waardevolle erfenis achter: een simpele, maar betrouwbare stoterstangen-V-twin. Op papier was dat blok al geboren in de jaren vijftig. Wat nu het hart van hele generaties Guzzi's is, was feitelijk bedoeld als krachtbron om pompen en generators op afgelegen boerderijen aan te drijven. Carcano was een Fiat 500-fan. Het prototype van zijn motor bouwde hij in zo'n dapper doosje op wieltjes. Hij werd met meer dan 140 km/u gespot door een autojournalist. Het verhaal dat de V-twin voor Fiat was ontwikkeld, klopt niet. De anabolen-500 was gewoon het speeltje van Carcano. De tweecilinder werd pas door Moto Guzzi als 'verdienmodel' ontdekt toen die werd ingebouwd in een 'mechanisch muildier', een sjouwer op drie wielen die was bedoeld als materiaaldrager voor de Italiaanse bergtroepen. Dat werd geen succes, want het ding was te complex. Umberto Todero kreeg daarna de opdracht de V-twin pasklaar te maken voor 'retro-fitting' in... jawel Fiats 500. De 500cc-motor groeide naar 650 cc. Dat werd hem ook al niet. Toen was de redding echter nabij: de Italiaanse politie bedacht dat de 500cc-eencilinder-Guzzi-politiemotoren zelfs te langzaam waren geworden voor achtervolgingen in slenterdraf. Carcano en Todero werden aan het werk gezet om Carcano's geesteskind motorfietscompatibel te maken. O ja, Guzzi moest concurreren met Gilera, Laverda en Benelli. Als het niet zou lukken, zou het doek voor Guzzi vallen. Dat was in 1963. De rest is geschiedenis.

1

VEEL AUTOTECHNIEK

Het resultaat was een toonbeeld van duurzaamheid. In de constructie zat veel 'automobiel' gedachtegoed, zoals de mogelijkheid om de krukaslagers

Het verhaal dat de V-twin voor Fiat was ontwikkeld, klopt niet.

2

3

1. Wonderschoon, al die mechaniek vol in beeld.

2. In de tijd dat remklauwen ook nog vóór de vorkpoten zaten.

3. Geen grappen over Italianen en elektronica, oké?

WETENSWAARDIGHEDEN

Zwakke punten
De aandrijving van de kilometerteller ging een paar keer stuk.

Zadel
De geschuimde buddy van de LM was een staaltje van Italiaanse designkunst. De buddie was echter even duurzaam als een lapjeskat in een kennel vol pitbulls.

Luchtfilters
De gazen filters zijn symbolisch. Vervanging door originele K&N-filters is een goed plan. Een bevriende Laverda-piloot was zomaar 20 pk kwijt na montage van imitatie-K&N's. Een XS650 ging ervan roken als een hondsdolle tractor.

Chroom
Het uitlaatsysteem van de Le Mans 850 hoort zwart te zijn, behalve als het verchroomd is. Huisleverancier Lafranconi leverde Moto Guzzi ook verchroomde uitlaatsystemen. En of daar nog makkelijk aan te komen is? We weten dat er nog één nieuwe set ligt bij het bedrijf dat we niet meer gaan noemen omdat we anders van sluikreclame worden beschuldigd.

Cardan
Een cardan op een Moto Guzzi is niet onderhoudsvrij, maar een onderhoudsarme oplossing. De kruiskoppeling vraagt enige aandacht. Bij normaal onderhoud, één keer per jaar invetten, gaat het ding zo'n 70.000 tot 100.000 kilometer mee.

Achterlicht
De eerste serie had een 'klein' achterlicht. Het breedbekkikkerlicht van de latere types wordt soms vervangen om de LM 'ouder' en dus waardevoller te maken.

Nokkenasketting
Dat was een minder punt bij deze Guzzi's. Op Jan van Doorens motor is hij vervangen door een set recht vertande tandwielen.

Website
Jan van Doorens Le Mans-website: www.vdcon.nl.

De machine is intussen hartveroverend gedateerd.

TECHNISCHE GEGEVENS

Moto Guzzi Le Mans 850

90°-V-twin, viertakt, in lengterichting geplaatst, centrale nokkenas, elektrische starter, Dell'Orto PHF 36 BD/BS-carburateurs, boring x slag 83 x 78 mm, cilinderinhoud 844 cc, 71 pk bij 7.300 tpm, 5 versnellingen, drooggewicht 198 kg, topsnelheid 205 km/u

'onderlangs' te vervangen na verwijdering van de carterpan. Ook zagen de Italianen in een tijd dat zelfs de perfect elektrisch startende Japanners nog kickstarters hadden helemaal af van zo'n schopstok. De V7 werd een verkoopsucces, ook in de Verenigde Staten. Daar ontdekten Guzzi-dealers Blair en Kerker de sportgenen in de V-twins. Door een slim opzetje werden de snelle Guzzi's op circuits echter buitenspel gezet door Harley-Davidson. De motoren zouden 'te breed' zijn. Amerikanen wisten toen al hoe ze hun eigen markt konden beschermen.
De Britten haalden bij Honda's CB450 hetzelfde trucje uit: de Black Bombers werden uit het clubracegebeuren verbannen, omdat 'seriemotoren nu eenmaal geen dubbele bovenliggende nokkenassen hebben'. In Europa was de betrouwbaarheid van de Guzzi's op circuits ook ontdekt. Onze eigen Jan Kampen was daar een voorloper in. Hij werd daardoor de peetvader van de voorloper van ons onderwerp: de Moto Guzzi V7 Sport. Daarmee verklaren we de sportieve Guzzi's losjes tot de meest succesvolle Nederlandse motorfietsen ooit gemaakt. De derde van de twee 'Kampen Specials' werd trouwens onlangs onderhands aangeboden. In Engeland zeggen ze dan: dial 'F' for 'fake'.
De basis van al die sportiviteit ligt in de legendarische 'Tonti-frames'. Lino Tonti was de man die de wat lompe toeristische 'loopframes' veranderde in de gestrekte, lage kunstwerken waar heel wat coureurs die op andere merken reden schilfertjes van tussen de vingers kregen.

TRENDSETTER

De Moto Guzzi Le Mans – de naam is een herinnering aan de 24-uursraces op het gelijknamige Franse circuit – zit in de directe lijn van de V7 Sport, de S en de S3. De machine is intussen hartveroverend gedateerd. De looks liggen onvoorstelbaar ver van de insectenlook van tegenwoordig. De Le Mans is een motorfiets zoals motorfietsen ooit waren bedoeld en was een trendsetter voor de huidige café-racertrend. Zelfs geparkeerd ziet hij er al bulderend snel uit. De hightech zit hem in de gecombineerde voor- en achterrem. Met het rempedaal wordt ook de

1. Met niet alleen een toerenteller, maar ook een temperatuurmeter weet je dat dit geen gewone toermotor is.
2. De ademhaling is ietwat verbeterd.
3. Oh zo herkenbaar, dat oranje bikinikuipje.

rechter voorrem bediend. Ook modern indertijd: de grote 40mm-Dell'Orto-carburateurs waren voorzien van acceleratiepompen. Bij het opentrekken van het gas werd er een straal benzine in de carburateurs gespoten. Die mengselverrijking was ongeveer even subtiel als een feestganger die tegen een muur watert. De extra stralen brandstof deden echter hun werk en gingen juichend in rook op. Voor de rest is het één en al conventionele motortechniek op basis van vakmanschap, passie en het gebruik van prima onderdelen. De V7's waren in hun tijd al geprogrammeerd om 'de ton' probleemloos te halen. Een Le Mans kan dat trucje ook doen, als hij tenminste echte luchtfilters van zijn baasje krijgt. Intussen werd de Le Mans opgegeven voor vermogens tussen de 82 en 71 pk. Een Duitse test noteerde er dik 50 aan het achterwiel. 'Never spoil a good story by telling the truth' is de Italianen op het lijf geschreven.

LEGENDES CREËREN

En dan te bedenken dat De Tomaso, nadat hij Moto Guzzi had gekocht, door de heilige hallen in Mandello liep terwijl hij uitriep: 'En we stoppen ook met die stomme tweecilinders!'

Gelukkig voor Moto Guzzi – en voor De Tomaso zelf - veranderde de ondernemende grootkapitalist van mening. De Japanners op hun eigen speelhelft verslaan, dat zou niet gaan lukken, maar Moto Guzzi gebruiken als een merk dat een nichemarkt vulde, was een strak plan. Moto Guzzi was hiermee, natuurlijk na Harley-Davidson, voorloper op het gebied van 'branding', het op unieke wijze in de markt positioneren van een product. Het maken van legendes kan profijtelijker zijn dan de strijd aangaan met massafabrikanten. Waarvan akte.
Het resultaat is de Le Mans die Jan van Dooren al sinds december 1979 heeft. De Le Mans is op kenteken gezet op 2 augustus 1976. Toen Jan hem kocht, stond de teller op 27.500 kilometer. Inmiddels heeft hij meer dan een ton op de teller, is hij een keer gereviseerd en opnieuw gespoten.
De geschiedenis van de machine is bijna volledig bekend. De uitlaten zijn aan de hand van de vermoeide voorbeelden gemaakt door London. Het blok is magistraal. De gaasfilters van de inlaattrechters houden alleen dingen groter dan een middelgrote cavia uit het inlaattraject. Ze zijn dus vervangen door echte K&N's. De gietwielen die indertijd nog verdacht modern waren, dragen bij aan de massief haastige lijnen van de Guzzi. Het kuipje met zijn fluo-roodoranje neus laat serieuze BMW-ridders lachen. Het is een clownsneus. 'Dat had Bassie wel mogen willen!' De fluokleur op deze Guzzi zit 'er trouwens net naast', maar is wel duurzamer.

1. In Nederland gemaakt naar voorbeeld van het origineel.

2. De term 'rijneiging' krijgt toch een andere betekenis als je dit ziet. Om een of andere reden loop je na het zien van dit beeld automatisch al naar je motorkloffie.

De Le Mans is een motorfiets zoals motorfietsen ooit waren bedoeld.

LEKKER BEZIG
Bij TLM in Nijmegen hebben ze onnoemlijke voorraden NOS (new old stock) en een unieke manier om de werkplaats in de kalme wintermaanden bezig te houden: er worden dan Guzzi's herboren. Zo'n in nieuwstaat gebrachte V-twin wordt dan in het voorjaar te koop aangeboden. Tot nu toe waren die in een oogwenk verkocht, doorgaans aan buitenlandse liefhebbers.
In Nijmegen lag tijdens het maken van dit verhaal mogelijk de laatste LM850-buddyseat in het ons bekende universum. Voor een gewone 'nieuwprijs', niet voor een woekerprijs.

De feestneus moet elk rechtgeaard ANWB-lid laten glimlachen. De windbescherming is overigens symbolisch. De rest van de motorfiets overtuigt door het subtiele spanningsveld tussen zwart en blauw.
De Moto Guzzi wordt gestart. Chokes erop, contact aan. Een druk op de startknop. Hij loopt direct – met iets verhoogd toerental vanwege de chokes – mooi rond. De 40mm-Dell'Orto's slobberen lucht naar binnen op dezelfde manier waarop mijn hond eet: gulzig, luidruchtig en zonder te kauwen. De schuddende twin gaat van de chokes af. De koppeling wordt met wat extra mankracht ingetrokken Met een duidelijke, vertrouwenwekkende mechanische klik valt de bak in zijn eerste versnelling. 'We have lift-off!' De Le Mans zit lang en laag en niet echt comfortabel. In Mandello hebben we een paar jaar geleden echter met een Deen gesproken die het hele stuk op zijn witte LM had gereden en toch nog kon lopen. Zitten ging niet meer... Intussen gaat de metaalblauwe 850 in een lome draf over de buitenweg. Een Le Mans is geen fiets voor de kortste haarspeldbochten en gepriegel. De machine wil door lange bochten draven en doet dat overtuigend. Natuurlijk komt dat door het fenomenale Tonti-frame, met de door de stugge vering verregaand constant blijvende rijwielgeometrie. De 'moderne' Battlaxjes helpen er zeker ook aan mee. Het door London nagemaakte uitlaatsysteem geeft de Le Mans een diep bulderende blaf. Tel daarbij dat de twin qua souplesse, kracht en koppel nog het best te vergelijken is met een middelzware landbouwtrekker en het is feest! En het bleef nog lang onrustig in Gorssel. CR

LEVEN MET EEN LE MANS

Inzetbaarheid
Guzzi's zijn gemaakt om te rijden. Verwacht echter geen comfort op de Le Mans, zeker niet voor de passagier.
Onderhoudsgemak
Een kind kan de was doen, maar de merkspecialisten wassen witter.
Prijzen
Voor een perfecte Le Mans 850 kan € 20.000,- worden betaald.
Onderdelenvoorziening
Er ligt dus nog één originele buddyseat bij de grootste Guzzi-dealer van Europa. De zwarte uitlaten zijn ook bijna op.
Onderdelenbronnen
TLM (Nijmegen) en Stein Dinse (Duitse postorderaar).

1. Subtiel is anders, dit is met recht een flinke gasfabriek.

2. Eigenlijk overbodig hier nog de merknaam op te zetten, nietwaar?

De geschiedenis van de machine is bijna volledig bekend.