

Le Mans II Rijndruk Moto 73

Moto Guzzi Le Mans II

EEN DROOM VAN EEN WEGLISSING

Rijndruk uit de MOTO 73, 19-1-1979

Tekst: Frits Overmars

"Hij is een stuk zwaarder dan we dachten" was onze eerste reactie, toen we de lijst met technische gegevens van de Moto Guzzi Le Mans II doorkeken.

Is die Le Mans II dan zo zwaar? Nee, helemaal niet; het is één van de lichtste machines in zijn klasse. Dat neemt niet weg dat het rijklaar gewicht van meer dan 220 kg. bedraagt. Maar tijdens onze eerste kennismaking met deze machine waren we zwaar onder de indruk van de handelbaarheid en de weglissing, dat we ons dat gewicht van ruim 3 mud geen ogenblik realiseerden.

Want je voelt ze absoluut niet, die kilo's. Je bent je maar één ding bewust: deze fiets doet exact, maar dan ook werkelijk exact, wat de berijder wil. Helemaal een verrassing was dat niet. Want we kenden reeds het sublieme stuurkarakter van de oudere Le Mans-modellen, en de Le Mans II is wat betreft het rij wielgedeelte vrijwel onveranderd gebleven. Maar toch is het rijden op een dergelijke machine altijd weer een enorme belevenis.

We maken beroepshalve kennis met de meest uiteenlopende motorfietsen, die we op hun kwaliteiten moeten beoordelen. Daar zijn gezapige toermachines bij, maar ook felle, sportieve scheurrijders met goede stuureigenschappen.

En toch, na een rit op een Guzzi Le Mans denk je: "Wat moeten al die andere fabrikanten nog veel leren". Want de stuurkwaliteiten van deze Guzzi staan nog steeds op eenzame hoogte.

Dat neemt niet weg, dat ook Moto Guzzi nog wel iets moet leren. Want een motorfiets bestaat niet alleen uit een fantastisch rijwiel gedeelte. Guzzi laat steekjes vallen op het gebied waarop de Japanners zulke meesters zijn: de aandacht voor details. Italiaanse motorfietsen wekken nog steeds de indruk dat het diep in hun hart racemotoren zijn, die met eenvoudige middelen zijn aangepast aan de eisen, waaraan een straalmotor nu eenmaal moet voldoen.

Integrale stroomlijn

Een goed recept moet je niet gaan veranderen. Dat vinden ze bij Guzzi kennelijk ook, want zowel het indrukwekkende V-twin motorblok als het uitermate stijve dubbele buizenframe van de vorige Le Mans werd ook bij de Le Mans II ongewijzigd toegepast. Niet alleen het frame, maar zelfs het hele rijwielgedeelte inclusief voor- en achterspoor, gietwielen, Guzzi's beroemde integrale remsysteem, etc. is gelijk gebleven. De enige verandering betreft de plaats van de voorste remklauwen, die nu aan de achterzijde van de voorvork zijn gemonteerd. De massa van die klauwen is dus dicht bij de denkbeeldige as door het balhoofd komen te liggen, waardoor de vork vlugger reageert op stuurbewegingen. Tevens is de Le Mans II uitgerust met een verstelbare hydraulische stuurdemper. De grote verandering is natuurlijk de stroomlijn. Het kleine stuurkuipje van de vorige Le Mans heeft plaats moeten maken voor een combinatie van een grotere stuurkuip en een stel zijpanelen, waardoor op het eerste gezicht de indruk wordt gewekt, dat deze machine is uitgerust met een volledige stroomlijn. Dat is in feite ook zo, maar in tegenstelling tot de gebruikelijke volle stroomlijnen draait bij deze kuip het bovengedeelte met de voor vork mee.

Een nadeel van deze oplossing is dat het traagheidsmoment van de voorvork, dat door het verplaatsen van de remklauwen was gedaald. door de toegevoegde massa van die stuurkuip weer toeneemt. Het grote voordeel van die meedraaiende stuurkuip is evenwel, dat de tussenruimte tussen clipons en kuip steeds gelijk blijft. Er hoefde geen rekening te worden gehouden met bewegingsruimte van de stuurhelften binnen de kuip. Daardoor konden koplamp, instrumentenpaneel en clipons tot een compact geheel worden samengevoegd.

Een bijzonderheid van de zijpanelen van de stroomlijn is, dat de voorste bevestiging als een spoiler is uitgevoerd, waardoor bij hoge snelheden toch voldoende druk op het voorwiel rust.

Kritiek op details

De tweecilinder viertaktmotor is niet voorzien van een kickstarter, maar kan uitsluitend elektrisch aan praat worden gebracht. Hoewel ons proefkonijn gloednieuw was, viel er op de koude en warme starts niets aan te merken. Ook het koppelen en schakelen verliep probleemloos, al manifesteerde de nieuwheid van de versnellingsbak zich in een

moelijk te vinden vrijstand.

Bij het wegrijden vallen twee dingen op. Ten eerste de goede motorsouplesse. Ten tweede de schakelaar voor de richtingaanwijzers. "Die schakelaar is nu verbeterd", had de importeur ons van tevoren verheugd meegedeeld, "Zie je wel. dat we luisteren, wanneer jullie kritiek leveren?"

Inderdaad was de schakelaar verbeterd. Bij oudere Guzzi-modellen moest je het knopje tussen duim en wijsvinger pakken om na het aangeven van richting de middenstand terug te vinden. De nieuwe schakelaar bezat zowaar een voelbare middenstand die via een voorzichtige duimbeweging kon worden bereikt. Conclusie: de schakelaar is wel beter, maar nog niet goed.

Ook hebben we ooit eens 'n Guzzi getest, waarvan de tankdop al te gemakkelijk open ging. Wel, bij de Le Mans II was die tankdop slechts met uiterste krachtsinspanning open te krijgen. Inderdaad, de fabriek heeft geluisterd ...

De eerlijkheid gebiedt ons echter te zeggen, dat dit soort verschijnselen niet kenmerkend hoeft te zijn voor een bepaald motortype. Het kan een incidentele fout zijn geweest. Zoals ook de stuurdemper, die wel verstelbaar was maar in alle standen precies evenveel dempte, een incidentele fout was. Een willekeurige demper uit het onderdelenmagazijn werkte namelijk perfect.

Fraaie cockpit

Behalve de schakelaar voor de richtingaanwijzers werden ook de controlelampjes verbeterd. En inderdaad is de zichtbaarheid een stuk beter geworden. Trouwens de voltallige instrumenten partij in de cockpit is een lust voor het oog. Er zijn controlelichtjes voor vrijstand, links- en rechtsaf, laadstroom, oliedruk, remvloeistofniveau, grootlicht, dimlicht en voor de alarm-knipperinstallatie. Daarboven bevinden zich de toerenteller en de snelheidsmeter/kilometerteller met dagteller, benevens een accuconditiometer en een kwartsklok, alle zeer duidelijk afleesbaar. Bovendien is de koplamp in de stuurkuip in- stelbaar voor solo- of duogebruik en voorzien van een halogeenunit.

Kniesteunen

Aangenaam is de lage zithoogte: ook rijders met korte beentjes kunnen beide voeten op de grond zetten. Rijders met een "gemiddeld" postuur krijgen echter ruzie met de stroomlijn. Achterin de zijpanelen, vlak achter de cilinderkoppen, zijn namelijk kniesteuntjes gemonteerd. Maar die steuntjes zaten naar onze smaak enkele centimeters te ver naar achteren. De steuntjes zijn ook enkele centimeters dik, zodat er voor de toekomstige eigenaar drie mogelijkheden zijn: languit gaan zitten met gestrekte armen en de knieën tegen de steuntjes, lekker gaan zitten zoals je het prettigst zit, maar dan met de knieën die buiten de stroomlijn uit steken, of gewoon de kniesteuntjes demonteren. Als het onze fiets was, zouden we de laatste mogelijkheid kiezen. Afgezien van de knieproblemen is de zitpositie echter prima. De onderlinge afstanden tussen clipons, voetsteunen en zadel zijn zodanig gekozen dat ook op lange ritten geen vermoeidheid optreedt.

Anders wordt het, wanneer u afstapt. De zijstandaard kan op twee manieren worden uit geklapt: met de hand of met de voet. Voor dat laatste moet u echter eerst afstappen.... Bovendien loopt u de kans, dat de Le Mans over de zijstandaard heen omvalt Maar gelukkig is de middenbok beter tegen zijn taak opgewassen en vergt het opboksen weinig inspanning.

Ongeveerd

Nogal wat kritiek, vindt u misschien. Ach ja, maar alleen op dingetjes, die de Italianen kennelijk als bijzaken beschouwen. Het rijden, daar gaat het om. Over dat rijden zouden we een boek kunnen schrijven. Maar dat gaan we niet doen. We weten een eenvoudiger oplossing: neemt u even de best sturende motorfiets in gedachten, die u ooit bereden hebt. Hebt u dat? Nou. de Guzzi Le Mans II stuurt nóg beter.

Technische gegevens

Motor: luchtgekoelde tweecilinder in 903 V-vorm, 2 kleppen per cilinder, centrale nokkenas, boring en slag: 83 x 78 mm cilinderinhoud: 844 cc. Compressieverhouding: 10.2 op 1 maximum vermogen: 60 kW (81 pk) bij 7600 t/min. Ontsteking: accubobine start: elektrisch

Transmissie: droge plaatkoppeling op krukas: primaire tandwieloverbrenging. versnellingsbak: vijf versnellingen. close-ratio bak op aanvraag leverbaar secundaire transmissie: cardan. Rijwielgedeelte: dubbel buizenframe

Wielen: voor en achter gietwielen remmen: dubbele schijfrem ~ 300 mm met perforatie voor, enkele schijf ~ 242 mm met perforatie achter; integraal remsysteem.

Banden: voor 3.50H18; achter 4.10V18 tankinhoud: 22.5 liter droog gewicht: 196 kg. Kleuren: rood/zwart en wit/zwart. Prestaties: gemiddeld brandstofgebruik 1 op 16, acceleratie: 400 m in 11.9 sec. topsnelheid: 220 km/uur

Prijs: € 12.999,- (met close-bak € 13.695,-)

Importeur: Motor Cycle Import BV. Gerard Scholtenstraat 73. Rotterdam.