

# Moto Guzzi Le Mans



Velocidad  
máxima  
209 km/h

*Arriba, derecha: Los 209 km/h de velocidad punta de la Le Mans hacían de ella una de las motos de serie más rápidas de mediados de la década de 1970; además, tal rendimiento fluía con una sensación de estabilidad y una suavidad tales que animaban a circular a gran velocidad.*

*Abajo: A grandes rasgos, la imagen de la Le Mans era muy parecida a la de las Guzzi deportivas anteriores. Sin embargo, el carenado frontal y un asiento doble cuya sección delantera cubría la parte trasera del depósito se combinaban con la disposición del motor típica de la firma italiana para lograr una de las superbikes más estilizadas y distintivas.*



La Le Mans era posiblemente la *superbike* con más estilo de mediados de la década de 1970. Era rápida, tenía un manejo fantástico y contaba con unos frenos excepcionales. El buque insignia de Guzzi era una potente tragamillas que podía mantener sin problemas una velocidad de cruce de 160 km/h, apurar curvas con soltura y buen ritmo, y mantener el tipo frente a lo mejor de sus rivales italianas y japonesas.

Moto Guzzi, con sede a orillas del lago Como, tenía a sus espaldas un largo historial de victorias en competición y motos innovadoras, incluida la exótica moto de carreras V8 de 500 cm<sup>3</sup> de la década de 1950. Aunque era más conocida por sus monocilíndricas imperecederas, Guzzi tenía cada vez más éxito con sus máquinas de dos cilindros transversales en V. Sin embargo, la vieja firma tuvo que esperar al lanzamiento de la Le Mans, en 1976, para volver a estar en el candelerero.

La Le Mans estaba basada en la 750 S3, una llamativa moto de carretera aparentemente rápida que se desarrolló a partir de la anterior V7 Sport, la primera dos cilindros en V de altas prestaciones de Guzzi. La innovación más obvia del nuevo modelo era su estilo llamativo, que combinaba un carenado frontal con un depósito curvado y un asiento anguloso.

A fin de incrementar la potencia, Guzzi agrandó el motor de la S3 de 748 cm<sup>3</sup> a 844 cm<sup>3</sup> y aumentó la relación de compresión de 9,8 a 1 a 10,2 a 1. También le montó carburadores Dell'Orto de 36 mm sin filtro de aire y un nuevo sistema de escape con menos retención. A pesar de todo, esta dos cilindros en V con transmisión secundaria por cardán seguía



siendo una moto bastante anticuada con válvulas accionadas por barras de empuje y una caja de cambios de cinco velocidades de paso lento. Sin embargo, ahora producía 80 CV a 7.300 r.p.m., un incremento de 8 CV, y tenía mucho empuje a medio régimen; algo que, por desgracia, le había faltado al motor más pequeño de la S3.

Este aumento de potencia fue suficiente para obtener una velocidad máxima de 209 km/h, lo que no estaba mal para la época. Este gran motor resultaba algo áspero a baja velocidad; no obstante, conforme aumentaban las revoluciones, se iba suavizando y empujaba fuerte a medio régimen.

## Manejabilidad excelente

El bastidor de acero era rígido y tenía mucho que ver con la excelente manejabilidad que mostraba la moto a pesar del ocasional efecto desestabilizador que provocaba el cardán. La Le Mans no era la moto más ligera ni más manejable; sin embargo, la estabilidad que ofrecía a gran velocidad era inmensa, gracias en parte a una suspensión típicamente rígida. A velocidades que habrían incomodado enormemente a los conductores de sus rivales japonesas, la Guzzi no se movía ni un ápice y el piloto podía refugiarse detrás de la elegante cúpula diseñada a tal efecto.

El sistema de frenos conectados de Guzzi, que consistía en tres discos Brembo de hierro colado, también se mostraba mucho más eficaz que la mayoría de los sistemas de la competencia, sobre todo en mojado. La palanca del manillar accionaba uno de los discos delanteros, mientras que el pedal hacía lo propio con el otro y el trasero. Conforme a la tradición italiana, la Guzzi tenía buenos acabados y era una moto fiable, aunque padecía de un sistema eléctrico típicamente deficiente. Esta moto se mantuvo en producción durante diecinueve años mediante una serie





*Izquierda:* Aparte de los cilindros transversales, que sobresalían por los laterales, la Le Mans era una moto delgada y compacta. Tanto el bastidor como la horquilla provenían de la anterior S3. El sistema de frenos conectados de Guzzi utilizaba el pedal para accionar uno de los discos delanteros y el trasero, mientras que la palanca del manillar accionaba el otro disco delantero

de actualizaciones; pero, por desgracia, sus prestaciones no mejoraron con la edad.

La Le Mans Mk2 de 1979 era algo más lenta; aunque se beneficiara de un anguloso carenado integral. La Mk3 de 1982 ganó algo de potencia; sin embargo, Guzzi empeoró las cosas en 1985 con la Mk4 de 949 cm<sup>3</sup>, cuya rueda delantera de dieciséis pulgadas proporcionaba una manejabilidad poco fiable. Así pues, el primer modelo fue indudablemente el mejor.

<b>Modelo</b>	Moto Guzzi Le Mans 850 (1976)
<b>Motor</b>	2 cil. en V a 90°, OHV por barra de empuje con 4 v.
<b>Cilindrada</b>	844 cm <sup>3</sup> (83 x 78 mm)
<b>Potencia máxima</b>	80 CV a 7.300 r.p.m.
<b>Transmisión</b>	5 velocidades, transmisión secundaria por cardán
<b>Chasis</b>	Multitubular de acero
<b>Suspensión</b>	Delantera: multirregulable; trasera: doble amortiguador
<b>Frenos</b>	Delantero: doble disco; trasero: disco
<b>Peso</b>	216 kg
<b>Velocidad máxima</b>	209 km/h