

MOTO GUZZI LE MANS

www.motosclasicas80.com



Info@motosclasicas80.com



Una «Café-Racer» de lujo

Hay un viejo refrán inglés: "Si los sueños fueran caballos todos seríamos jinetes". Y si los sueños fueran motos las calles estarían rebosadas de máquinas como la Guzzi Le Mans. Pero los precios que el aficionado español tiene que pagar para

tener una máquina de gran cilindrada son verdaderamente increíbles en comparación con los precios de las mismas motos en otros países europeos... sin hablar de los precios norteamericanos, más bajos todavía.



La magnífica Le Mans se vende en España por 458.742 ptas., mientras los afortunados ingleses la pueden adquirir por 260.000 ptas., 77 % más cara aquí que en el Reino Unido. Dados los impuestos y tarifas de aduanas existentes en nuestras fronteras estas chocantes y deprimentes diferencias de precios son inevitables. La Le Mans, la Laverda 1000 y la Ducati SS Desmodrómica de 900 c.c. se venden a precios comparables (entre 60 % y 75 % más caras aquí que en Inglaterra)... pero estas diferencias son mínimas al lado de los precios de las pocas máquinas japonesas que empiezan a llegar al mercado español (con chasis europeo o de fabricación americana)... hasta 300 % más caras en España que en Inglaterra en algunos casos. La Le Mans, en comparación, parece una ganga.

Dejando de un lado el triste tema de las pesetas, hablaremos de lo que es (y lo que no es) la Le Mans. Es una máquina espléndida. Jamás me he divertido tanto con una máquina matriculada. Para los adictos a las motos, con muchísimos CV y manejabilidad superlativa, la Le Mans tiene un solo rival directo, la Ducati 900 "SS" (excluyendo, de consideración, las máquinas especiales fa-



Evidentemente la Guzzi 850 Le Mans es la más velocística y agresiva en apariencia al primer golpe de vista de todas las gran turismo del mercado. Sus colores y su refinado stiling gustan incluso al más reacio a este tipo de motocicleta. El Sr. de Tomaso se merece un aplauso con esta realización.

bricadas en números reducidos, con motor japonés montado en bastidor especial, como las Rickman, Dunstall, Seeley, Dresda, Foale, Japauto, Roca, etc.).

Y aún frente a la desmodrómica de Bolonia, la gran bicilíndrica de Mandallo del Lario, tiene dos ventajas importantes: la Guzzi es sensiblemente más baja, tanto en centro de gravedad como en altura de asiento y tiene, además, la comodidad del arranque eléctri-

co. Su principal desventaja es su caja de cambios que, debido a la transmisión por cardan, es algo duro. De eso hablaremos después.

Desde que salieron las primeras Le Mans hemos tenido ganas de traer a nuestras páginas una de estas joyas italianas. Pero el problema, con los ensayos, es de encontrar una moto ya rodada, porque en un ensayo con una moto en rodaje no se puede des-

cubrir el verdadero carácter de la máquina... o tienes que ir a 4.000 vueltas o tienes que abusar de la mecánica. La Le Mans requiere un rodaje largo, debido a sus bie-las con cojinetes lisos. Su mecánica es tan buena, tan bella, que me infunde respeto sólo a simple vista. Los carters de aluminio, aleteados en la parte inferior, el uso de tornillos allen avellanados en todas partes y el imponente aspecto de los grandes cilindros en forma de "V". Se ve en seguida que el motor de la Le Mans está hecho y diseñado con sumo cariño. La moto de nuestro ensayo, concedida por los importadores en España, ya no era "virgen". Era veterana del Rally Costa Brava y llevaba en sus escapes y guardapiernas los rasguños de un par de caídas. El motor con unos 6.000 kilómetros y en perfecto estado. Perfecto para un verdadero ensayo de una moto que hoy en día se considera como una de las mejores "café racers" de todos los tiempos.

SILUETA DE UNA 500

La primera vez que me fijé detenidamente en una Le Mans fue durante los entrenamientos para la carrera de "producción" del "Hutchinson 100", en Brands Hatch, durante la temporada pa-

