

**Guzzi Le Mans 1000**

**Prueba**

# Por dos pulgadas de menos...

Había que hacer algo. Seguir esgrimiendo el mismo argumento «Le Mans III» frente a la dura competencia japonesa no resultaba convincente, y los técnicos de Mandello con el visto bueno del «capo» De Tomaso lanzaban la cuarta edición de una moto que iniciaba su andadura en 1976. Habiéndose finalizado el largo camino de la homologación en nuestro país, y dado que su comercialización parece que va a ser inmediata, veamos cuál ha sido el paso dado por Guzzi para satisfacer la demanda de sus incondicionales.

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)



[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)







Con la adopción de la pequeña rueda delantera de 16" y una nueva geometría del chasis, la Le Mans ha ganado agilidad en trazados revirado pero ha perdido estabilidad a alta velocidad. La instrumentación sigue conservando la línea de las serie Le Mans III con el gran cuentavueeltas Veglia central.



**C**UANDO la fábrica italiana anunciaba para el pasado (y ya lejano) Salón de Milán '83 la presentación de una nueva Le Mans 1000 hubiera sido fácil apostar sobre seguro y acertar. Parecía poco probable (aunque aseguran que corren aires de gran renovación en la fábrica de Mandello tras la decisión de De Tomaso de preocuparse «personalmente» de «las motos») que en los respectivos departamentos de Guzzi se diese luz verde a un proyecto revolucionario, y resultaba lógico pensar que a una Le Mans III de 850 c.c. (tercera generación de un mismo modelo) la seguiría otra Le Mans. No podía ser una 850 y por lo tanto se adivinaba una cura de potencia gracias a un aumento de cilindrada de este modelo.

Y eso es lo que hicieron. Yendo a contracorriente (de las fábricas japonesas), un poco como hizo BMW, la Le Mans 1000 (y no Le Mans IV como muchos se empeñan en denominar) nacía como un simple aumento en cilindrada de su hermana 850. Muchos esperábamos —y así creo que se ha escrito alguna vez, llevados quizá por una euforia, lógica en quien se sienta ante una máquina de escribir pero ausente en quienes lo hacen en una fábrica de motos ante una mesa de presupuestos y planos de un nuevo modelo—, en las nuevas series Lario 650, y quizá, también un estilo deportivo que Guzzi ofreciese algo más, una culata de cuatro válvulas ya estrenada pero «diferente» al ya conocido y sólo prudentemente transformado desde 1976.

Todos esperábamos algo más, los guzzistas por verse ofrecer realmente una moto mejor y distinta, los no guzzistas porque pensaban que quizás algún día, alguien pensaría también que ellos debían tener su oportunidad. Unos y otros reaccionarán, sin embargo, como si a pesar del cambio nada hubiese cambiado.

## Rueda de 16", una manía universal

¿Nada? La decisión de alargar la vida a la Le Mans creando la versión de 1.000 c.c. vino acompañada de una pequeña serie de modificaciones con respecto a la línea general del modelo anterior. Además del motor sobredimensionado, se

cayó, cómo no, en la tentación de... la rueda de 16".

El porqué Guzzi se dejó llevar por la corriente japonesa de la rueda pequeña en una moto que iba a las mil maravillas con una más convencional de 18 pulgadas es toda una ingógnita. Vislumbró que la forma fácil y rápida de hacer una moto moderna es simplemente cambiando el diámetro de la rueda delantera (y algunos detalles estéticos), algo que se reveló a la técnica de Guzzi como la «piedra filosofal» en un momento de máximo apuro en el que las órdenes «de arriba» eran tajantes: construir una nueva moto con los elementos que tenemos en la actualidad.

Estaba claro que el primer paso a dar era la imitación inmediata, aun a costa de problemas posteriores, de los japoneses. Puesto que la Le Mans 1000 debía competir en el mercado contra las actuales «siete y medio» (por potencia) y como todos sabemos ya, el apartado ligereza y manejabilidad ha sido el más tratado en estas motos, había que ofrecer una Guzzi nueva, potente, deportiva, agresiva y ágil en todos los trazados. Sería la contraofensiva (a su manera) a las nuevas superbikes deportivas. Pero no a una cilindrada en concreto (contra la que no podía luchar, al menos con un mínimo de inversión —nuevos motores, culatas de cuatro válvulas, ahorro de peso—) sino contra un nuevo concepto de moto, ágil, rápida, estable y técnicamente avanzada.

## La política Guzzi

Claro que una cosa es la teoría y otra muy distinta la realidad de un mercado europeo o mundial. Pasar de una Le Mans III, una moto que marcó un hito importante en su época, que confirmó una estirpe moderna de motos europeas deportivas, a una versión superior, pero conservando la misma tradición deportiva y quizás acentuándola aún más, era un riesgo de incalculables consecuencias. La nueva Le Mans aparece en los mercados europeos (sobre los que se está centrandose mayoritariamente en estos momentos toda la fuerza de la producción japonesa) en un momento de una dura competencia en calidad, prestaciones, línea... y precios. Y lo más duro

en estos momentos es tener que enfrentarse con motos de la categoría de las Suzuki GSX 750 R, Yamaha FZ 750, Honda CBX, Kawasaki GPZ 600 R, GPZ 750 R o GPZ 900 R, todas ellas pertenecientes a una nueva raza de deportivas japonesas que, además de buen motor, empiezan a tener buenos chasis.

¿Qué papel le toca jugar pues a una Le Mans 1000, que en realidad no es sino una vieja conocida con cambios estéticos, motor potenciado (gracias a la vieja táctica de aumentar el diámetro de los grandes pistones) y una rueda de 16" delante?

Mucho me temo que en este caso, más que nunca haya que plantearse el evitar toda comparación directa como no sea con otra Guzzi. Y sucede que la Le Mans 1000 (es decir, Guzzi) debe afrontar la conquista de nuevos mercados a través de sus dotes de persuasión «clásicas». Hay que convencer «otra vez» del carisma de su moto, de que vale la pena en estos momentos, gastarse el dinero en una deportiva europea, en una moto que conserva intactos todos los argumentos que una vez convencieron a un amplio mercado, cuando la palabra deportiva se escribía con las letras doradas de la marca italiana. Hay que convencer de que Le Mans sigue siendo sinónimo de un estilo de una forma especial y única de entender la moto, de un «arte insustituible»... ni más ni menos.

## Motos exclusivas

Evidentemente, para lograrlo, no sólo se necesitan tener buenas motos sino también buenos vendedores, buena publicidad y también una buena porción de buena... suerte.

Hasta ahora, cuando se ha hablado de Guzzi en una prueba, siempre ha habido una parte de los lectores «no guzzistas» que dejaban de leer en un momento determinado. Sabían cómo eran las Guzzi y si no encontraban ese «algo nuevo» que algún día —nunca desesperaban— les abriría la esperanza de poder ser ellos también parte de ese club, cerraban la revista y maldecían la política de Guzzi por crear motos exclusivas para una forma de pensar exclusiva. Sí, esta ha sido la política de Guzzi a lo largo de su trayectoria desde que nacieron

las primeras Le Mans, en las cilindradas altas. Las versiones superturísticas quedaban por otro lado, para otro tipo de motoristas, tranquilos, superviajeros, amantes de un tipo de moto duradera, fiable pero falta de agresividad.

Cuando se anunció que la fábrica de Mandello iba a lanzar una nueva gama «cuatro válvulas» y posteriormente una «mil», un sector de la afición —y el mercado— pensó en una nueva trayectoria de Guzzi, unas motos completamente distintas aunque conserven la tecnología de los motores «V» y todo su «sabor». Para quienes así pensaban quedaron seguramente defraudados puesto que Guzzi, tanto con la «Lario V-65» como con la Le Mans 1000 ha acentuado ese exclusivo carácter deportivo de sus motos.

¿Política acertada o equivocada? No tengo las cifras de ventas de Guzzi en todo el mundo, pero sabemos más o menos cómo van las cosas y si unos años atrás, una moto superdeportiva cubría un importante y rentable hueco en el mercado, no tengo la certeza de que en estos momentos «sólo» la actual versión de la Le Mans 1000 (sin el apoyo de una versión «auténticamente» nueva destinada a una clientela más amplia) produzca una incisión lo suficientemente grande en el mercado como para hablar de éxito total.

Y es que el problema no es que vaya mejor o peor, sino el tipo de moto de que se trata, a quién va dirigida y a quién se deja fuera... un factor muy importante en estos momentos, a tener muy en cuenta por una fábrica de motos plagada de modelos de similares características. Creo que se impone un cambio de trayectoria en la política de modelos de Guzzi, algo que parece que va a suceder dentro de poco —si nuestras noticias son correctas— pero que esperábamos a partir de esta nueva gama que encabezaba la Le Mans 1000.

## Guzzi contra Guzzi

Para luchar contra una Guzzi nada mejor que otra Guzzi y contra una 850 se imponía lógicamente una «mil». Al proponerse la creación de la nueva moto para el '85 se pensó en mantener el espíritu de la marca, aspecto ciento por ciento

## Guzzi Le Mans 1000

deportivo, cierto toque «oriental» y más motor (aparte de la rueda de 16").

La estética es prácticamente la de su hermana menor Lario V-65, discutible pero agresiva y ciento por ciento Guzzi. Cuando la serie Lario e Imola fue anunciada con motor de cuatro válvulas pensamos que el cambio afectaría también a la «mil». Pero una vez más Guzzi nos hará esperar. De momento 2 válvulas bastan a los técnicos de Mandello.

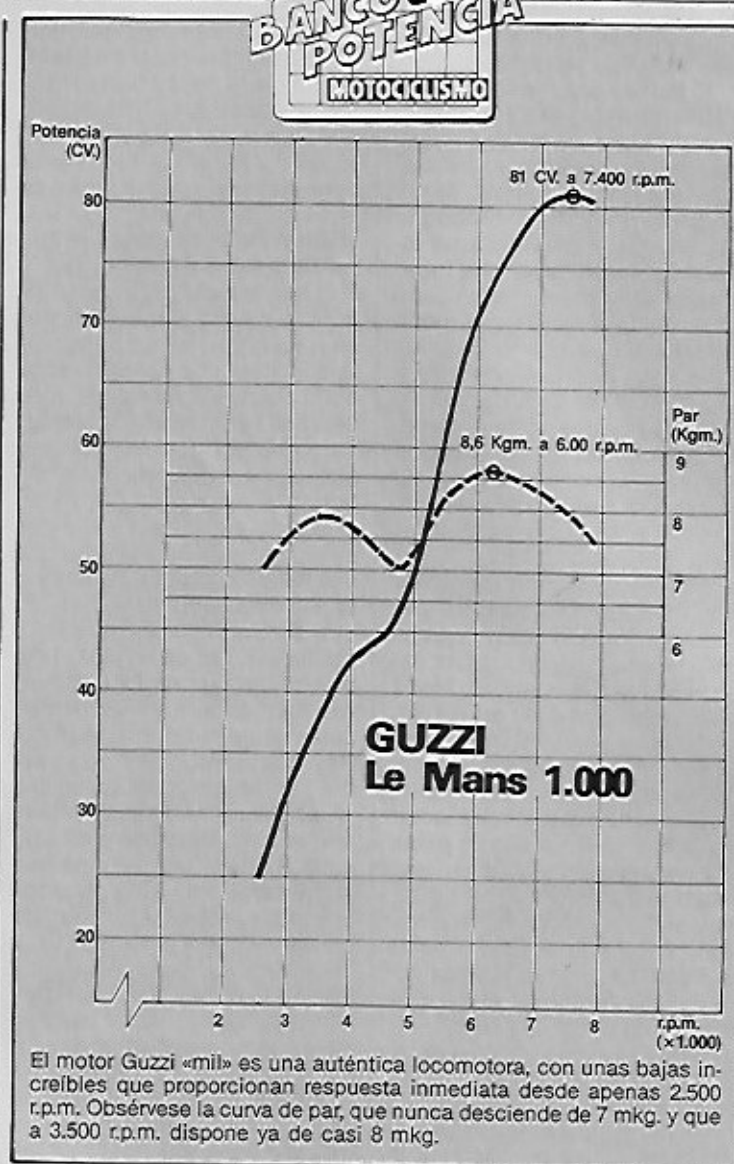
Comparando directamente el motor «mil» con el de la 850 veremos que las modificaciones, aunque no espectaculares (a excepción del aumento de la cilindrada) son bastante importantes. Manteniendo la misma carrera de 78 mm. el diámetro ha crecido en 5 mm. pasando de 83 mm. (que daba una cilindrada de 844 c.c.) a 88 mm. siendo ahora la capacidad de este supertwin de 949 c.c. Con algo más de 100 c.c. no se han hecho milagros pero sí un excelente trabajo porque la respuesta del nuevo motor es ahora simplemente fantástica.

### Lo que le faltaba a la Le Mans III

Anticipándome un poco al comportamiento de la moto en carretera, diré que una de las grandes cualidades de la «mil» es el haber conseguido un motor con una respuesta, especialmente en bajos, que no tenía la «III», con un llenado efectivo de los cilindros en el primer tercio de la escala del cuentavueltas, envidiable. Para ello se ha trabajado sobre todo en las culatas.

Con dos generosas válvulas a 35°, de 47 mm. de diámetro la de admisión y 40 mm. unos espectaculares Dell'Orto con bomba de inyección de 40 mm. y unos escapes adaptados a la nueva respiración, el twin «mil» ofrece 81 CV. a 7.400 r.p.m. a la salida del cambio, contra los 69 CV. doscientas vueltas más arriba de la Le Mans III. Pero si 11 CV. de diferencia son una buena «diferencia» de por sí, el aumento espectacular del par (al mismo régimen: 6.200 r.p.m.) de 7,6 a 8,5 mkg. ha supuesto el impulso necesario para llenar todos los vacíos de que adolecía el anterior motor.

Siguiendo la solución del recubrimiento interior de los cilindros con el sistema Nigusil, los



técnicos de Guzzi han mejorado también una parte importante como son los pistones. Estos son de una aleación y diseño especial, con el bulón descentrado 1,5 mm. con respecto al eje diametral de pistón, pretendiéndose con ello unificar el desgaste así como disminuir el campeano.

Un nuevo circuito del aceite vaporizado de los cárteres conduce ahora los gases, no al filtro de aire a través de la columna principal del chasis como en la «III», sino a las tapas de balancines. Dado que en su interior existen en condiciones óptimas, una presión de 0,2 bar, el aceite retorna prácticamente todo al motor.

Finalmente, uno de los puntos «negros» de Guzzi: el cambio. La precisión no ha sido nunca el fuerte de las cajas de Guzzi, pero sí se ha podido reducir la dureza de accionamiento y ganar tanto en suavidad co-

mo en rapidez. Para ello se ha rediseñado el selector, al que se ha montado un muelle más flojo que en la de Le Mans III y se ha prescindido de un reenvío. Como veremos más adelante, la diferencia es apreciable.

### Chasis: nuevos cambios

Resulta absurdo pensar que habiéndose montado una rueda delantera de 16", la moto haya «crecido». Sin embargo, ello es cierto, porque se ha montado un asiento muy mullido y alto (por fin cómodo) y una horquilla de 140 mm. de recorrido (125 mm. en la Le Mans III), con lo que se han eliminado de un plumazo todas las ventajas de la anterior Le Mans III. Algunos llegarán difícilmente al suelo, la moto es exageradamente alta por ser una deportiva con unos buenos 215 kg. de peso en vacío. Aquella agradable altura de

780 mm. de la L.M. III se han convertido ahora en 795 mm., altura que se nota, tanto en marcha como a la hora de manejarla por ciudad y sobre todo en parado.

Pero el detalle más importante en este apartado es la colocación de una rueda de 16" delante manteniéndose la de 18" detrás. Ello nos dará mucho que hablar a lo largo de esta prueba, por lo que únicamente resaltar que la distancia entre ejes es ahora de 1.514 mm., notable diferencia con los 1.490 mm. de la 850, diferencia que, sin embargo, no perjudica la manejabilidad a poca velocidad, porque la rueda delantera de menor diámetro, el mismo ángulo de pipa que en la «III» y 8 mm. más de lanzamiento favorecen la agilidad de la Le Mans 1000 en trayectos urbanos y carreteras reviradas.

Las suspensiones han mejorado notablemente con respecto al anterior modelo, aunque se hallan lejos de la perfección. En nuestra moto de prueba, la horquilla delantera Guzzi con barras de 40 mm. y 140 mm. de recorrido (35 mm. y 125 mm. de Q y recorrido respectivamente la Le Mans III) resultaba excesivamente blanda haciendo tope en repetidas ocasiones a pesar de llevar asistencia de aire (ambas barras conectadas). Una llamada a Guzzi en Italia por parte del importador dio como respuesta el envío de un final del hidráulico de la botella que mejora algo el comportamiento, modificación que Guzzi Italia ha introducido ya en toda la serie.

Detrás se han abandonado definitivamente aquellos Paioli que desmerecieron el nombre de la moto y se ha optado ya por unos Koni regulables en hidráulico (4 puntos) y muelle (3 puntos), con un recorrido de 68 mm. En la horquilla delantera, para evitar posibles flexiones, se ha instalado un robusto puente, solución ésta que tanto tiene de moda como de utilidad práctica, aunque en principio las largas barras de suspensión parecen aconsejar el montar este accesorio.

Siguiendo fiel al sistema de frenada integral, equipa tres discos, dos delanteros de 300 mm. y uno trasero de 260 mm., éste anclado por debajo del basculante y conectado entre sí (dos de ellos) por el sistema integral Guzzi con repartidor de frenada.

## Buenos acabados

Antes de entrar a narrar el comportamiento de la moto, al igual que sucediera con la Lario V-65, hay que resaltar el interés puesto por Guzzi por «rematar» los acabados, cada vez más elogiados y demostrativo de que poco a poco se pretende alcanzar el nivel que una moto así, por precio, merece. La estética ha variado con respecto a la anterior Le Mans, depósito más ancho y largo (molesta algo a las piernas), asiento de doble altura de muy buena calidad y bastante confortable, carrocería de plástico inyectado, totalmente nueva de diseño y muy agresiva y una nueva cúpula en forma de cuña muy cerrada con los intermitentes salientes en forma de flecha y que pretenden desviar el aire de las manos del piloto. Buen recurso, aunque caro en caso de caída por ir totalmente desprotegidos y peligroso en tráfico urbano, porque son como dos auténticos cuchillos. En el cuadro de instrumentos no podía faltar el gran cuentavuelvas de fondo blanco y grandes números Veglia junto a un pequeño velocímetro mentiroso como los hay pocos y que simplemente sirve para llevar una cuenta aproximadamente de la distancia recorrida. De la velocidad, ni caso.

Detalles inteligentes son los intermitentes posteriores montados elásticamente, los puños de los semimanillares, de espuma blanda, o la impecable pletina de fundición de los estribos, muy retrasados los del piloto. Todo lo contrario vale para las inverosímiles manetas del embrague y freno delantero que provienen de la T5, anchas, nada anatómicas y simplemente poco o nada prácticas, aunque no llegan a producir el sufrimiento de la T5. Los conmutadores siguen siendo también los de la T5, aunque ahora bien colocados.

Finalmente señalar el incómodo caballete central, difícil de accionar a pesar de que se ha tenido la precaución de montar un asa en el lateral izquierdo del chasis, para ayudar a subir la moto en el caballete. Pero en Guzzi siguen sin encontrar el punto preciso de anclaje (o de palanca) para hacer la operación con el mínimo esfuerzo. Muy distinto es el caballete lateral que pone la piel de gallina solamente viendo cómo,

## Ficha técnica

**Motor:** Bicilíndrico en «V» a 90°, refrigerado por aire, dos válvulas por cilindro, monoárbol en la base de los cilindros, distribución por varillas y balancines, cilindrada 948,8 c.c. (88 x 78 mm.) Potencia 81,6 CV. a 7.400 r.p.m. Par máximo 8,5 Kgm. a 6.200 r.p.m. Dos carburadores Dell'Orto de 40 mm. Encendido por platinos dobles. Generador 200 W, batería 12V/20Ah. Embrague bidisco en seco. Cambio de cinco velocidades. Arranque eléctrico, transmisión secundaria por cadena.

**Chasis:** Doble cuna desmontable. Horquilla delantera Guzzi asistida por aire, barras de 40 mm., recorrido 140 mm. Suspensión posterior, 2 amortiguadores Koni 260 mm. detrás (sistema integral). Ruedas, 120/80V16 delante, 130/80V18 detrás.

**Medidas:** Distancia entre ejes: 1.514 mm. Longitud 2.170 mm. Altura asiento 805 mm. Peso lleno 228 Kg. Capacidad depósito 24 litros.

Error de velocímetro (Km/h.)				
Lectura	80	110	140	170
V. real	62	97	118	143

Prestaciones-Velocidad máxima	
Prueba 1	217,6 Km/h.
Prueba 2	215,8 Km/h.
Media	216,7 Km/h.

Consumo	
Media de la prueba	6,22 litros/100 Km.
Capacidad depósito	24 lit.
Autonomía media	387 Km/h.

para desplegarlo, hay que inclinar la moto hacia el lado contrario y su precaria estabilidad una vez montado.

## Una historia interminable

Cuando la primera, y única, «mil» llegó al importador Lezauto para el largo, tortuoso y desesperante proceso de homologación, transcurrieron todavía algunos meses hasta que pude disponer de la moto. Y lo que en un principio iba a ser una prueba como las de costumbre, se convirtió en una historia interminable, un largo proceso de pruebas, ensayos, kilómetros por carretera y autopista cuyo final se halla todavía lejos de vislumbrarse.

¿Cuál es el motivo? Serios problemas de estabilidad a alta velocidad. ¿Culpable la rueda 16"? Veremos...

Cuando recogí la primera vez la Le Mans 1000 del importador, las impresiones iniciales no pudieron ser más favorables, una vez aceptado que se trata de una superdeportiva que complementa —en teoría— a la Le Mans III, con más potencia, más par y respuesta a bajo régimen y —siempre en teoría— más agilidad y mejor estabilidad.

Si la posición resulta agradable por los estribos retrasados y el asiento mucho más cómodo, se adivina pronto que en largos trayectos, el estar cargando el peso sobre las muñecas en los deportivos semimanillares puede conducir a un cansancio prematuro. Pero ello ya se vería más adelante. Mientras, el rugir de los nuevos escapés cromados en negro hacían hervir la sangre, los dos grandes «pucheros» alimentados por los bellísimos Dell'Orto de 40 mm. dejan entrever, nada más ponerla en marcha (operación instantánea, tanto con motor frío como caliente, actuando en frío, sobre el mal colocado stárter debajo de la tobera de admisión del carburador izquierdo), intuimos que son una fábrica de auténtica potencia saludable.

Los primeros pasos por ciudad traen la primera sorpresa. Aunque alta, sensación que no desaparece, incluso en marcha, la rueda de 16" delantera convierte a la «mil» en ágil y fácil de manejar por ciudad. Segunda sorpresa: el cambio, resulta de tacto bastante rápido, preciso y el embrague progresivo y menos duro de accionar de lo que en un principio podría parecer. Tercera sorpresa: una frenada, en los primeros kilómetros, excepcional. Buen tacto,

progresiva y contundente en los momentos precisos. Cuarta sorpresa: aceleración inmediata, como la de un buen twin que se precie y que apenas presenta bache alguno a lo largo de la escala del cuentavuelvas. Hacía años que no volvía a sentir la misma sensación...

## La hora de la verdad

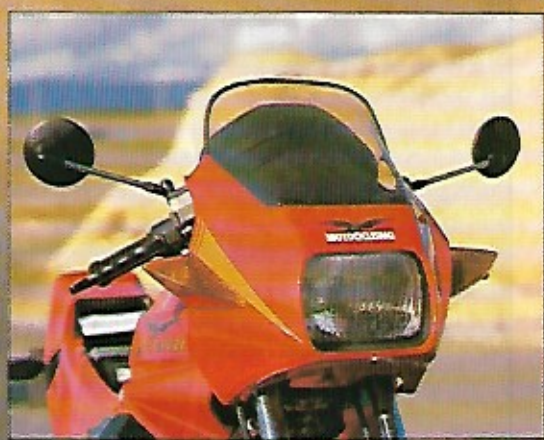
Con estas impresiones en el bolsillo decidí, como siempre, hacer pasar el examen de verdad a la Le Mans 1000. Atrás dejé la embotellada Madrid, y los comentarios favorables y aduladores de quienes habían contemplado la nueva deportiva italiana. Con su línea agresiva, la roja silueta de la «mil» impone y atrae, como siempre han hecho las Le Mans. Esta última versión es, de alguna forma, la culminación de un estilo.

Y llegamos a la carretera abierta. Primera contrariedad. El acelerador es inaceptablemente duro de accionar, especialmente el primer tercio de recorrido, exageradamente duro, por culpa de los muelles tanto del carburador como del mando de aire. Son detalles que distinguen todavía a las motos italianas pero que otros fabricantes han solucionado desde hace tiempo. No es necesario llevar el concepto «para hombres duros» hasta estos extremos. Oportunidad de pelearse con una moto las hay de sobras, sin tener que poner las cosas difíciles ya de entrada.

Delante mío, una buena carretera, curvas semi-rápidas y lentas, pocos, escaso tráfico, el lugar ideal para empezar a probar. Esta «mil» acelera prácticamente desde 2.000 r.p.m.; a 2.500 la respuesta es instantánea, progresiva, sin vacíos, el gran twin sin brusquedades y a partir de 5.500 se dispara, sin violencias, pero lanzándose hasta más allá de la línea roja en las 7.700 r.p.m. del cuentavuelvas.

Seguimos en carretera con curvas, apenas espacio para exprimir la cuarta hasta las 7.000 r.p.m. y alguna recta escasa para rozar los 180 de velocímetro. Llega la hora de frenar: pequeño apoyo sobre el pedal a la derecha y la moto se detiene con una decisión impresionante. En el último instante rozamos la leva del freno delantero y el resultado es espectacular. Los frenos son, por ahora, lo mejor.

Línea superagresiva para la más reciente generación de deportivas Guzzi, con un nuevo styling más deportivo, horquilla inferior, amortiguadores posteriores Koni y un nuevo cupolino más aerodinámico con los intermitentes incorporados.



Durante el recorrido por curvas enlazadas y cortas rectas con algún tramo rápido, varias cosas han quedado muy claras: la Le Mans 1000 no tiene nada que ver con la Le Mans III.

La posición más levantada, (las muñecas empiezan a cansarse) y el motor con una respuesta impecable apenas a 2.500 r.p.m., continua, sin vacío, forman otra moto. Y luego está la gran diferencia de comportamiento en tramos revirados; muy ágil, juguetona, fácil de meter en las curvas y que en nada recuerda aquella «pesa-

dez» de la Le Mans III. Los increíbles bajos, los anchos neumáticos Phantom 120/80V16 delante y 130/80V18 detrás, la frenada precisa y la postura deportiva lo convierten en una moto superior en cierto tipo de carreteras.

### Pero...

...esa misma rueda de 16" delantera, cambió radicalmente el comportamiento de la Le Mans 1000, allí donde la «otra» era prácticamente la «reina»: carre-

teras de buen asfalto, virajes rápidos y autopistas donde prácticamente puede alcanzar su velocidad máxima.

En la primera toma de contacto por carretera rápida, tuve que trabajar hasta donde me permitían los reglajes, de la suspensión posterior. La primera prueba fue decepcionante. Cuando el motor está alcanzando su régimen de par máximo, (algo antes de 7.000 r.p.m.) y nos disponemos a disfrutar de una supuesta excelente estabilidad como la de su hermana menor, los virajes se convierten en un

punto crítico. La dirección se vuelve nerviosa, la moto tiende a caerse hacia el interior del viraje y cuando consigues dominar la trayectoria, hay que volver a luchar para enfilar el siguiente viraje rápido. En largas curvas y «rápidas», resulta difícil mantener una trayectoria teóricamente fácil y precisa, casi milimétrica con la Le Mans III. Evidentemente algo estaba fallando.

Además, la suspensión delantera resultaba excesivamente blanda, y la posterior terminó por reglarla a mitad de hi-

dráulico y a tope de muelle, que junto con un apriete a más de la mitad del amortiguador de dirección corrigieron algo una desagradable tendencia al serpen-teo en plena curva. Pero aque-llo, obviamente, no funcionaba.

## Segundo intento

Antes de iniciar lo que podía convertirse en una peligrosa prueba de velocidad máxima, regrese preocupado a Lezauto. La primera vez, durante un breve —y precipitado— cambio inicial de impresiones me había dejado llevar por la euforia del motor y dije que parecía que la moto iba bien. Cuando regresé por segunda vez con muy distinta opinión, no pareció sor-prenderles. Andrés Ruiz, sin querer opinar todavía acerca de la rueda delantera de 16" y su posible incidencia en la preocu-pante estabilidad a alta veloci-dad, me mostraba una modifi-cación del interior de la horqui-lla que variaba el paso del hí-dráulico especialmente en su tercio final del recorrido. Guzzi lo había mandado horas antes como modificación introducida

ya en toda la serie, según su co-municado.

Fue montado al día siguien-te, pero manifesté mi temor que a pesar de la modificación, la moto seguiría moviéndose... Y no me equivoqué mucho. Hice las mismas pruebas, por las mismas carreteras, autovías y autopistas y el comportamiento a alta velocidad seguía sien-do preocupante. Aun así arries-gue a probar la velocidad má-xima. En la larga recta frente al Jarama, con ligero viento, el cronómetro se paró en 194 Km/h. Tuve que cortar porque el cabeceo delantero no me inspi-ró «demasiada» confianza.

Además, viendo los desarro-llos de esta moto (grupo de 7/33) y su curva de potencia y par, debía ser capaz de alcan-zar cerca de 218 Km/h. sin mu-chos problemas. Algo seguía fallando...

## Tercer intento

La cuestión pasó a convertir-se no sólo en un desafío perso-nal, sino que empezó a preocu-par al importador. Se compro-baron suspensiones, especial-

mente la horquilla delantera, que iba ciertamente algo mejor, más dura en el último tramo de recorrido, pero todavía blanda y, ellos por su parte y yo por la mía, iniciamos nuestro intento de investigación. Me negaba a creer que una moto diseñada para ser una auténtica deporti-va en clara competencia, prime-ro contra su propia hermana de 850 c.c. y luego con la nueva ge-neración de 750 c.c. japonesas (ver recuadro «frente a frente») no estuviera a la altura.

Inicié una larga serie de con-tactos con Italia, buscando res-puesta al problema. Varios in-tentos frustrados entre compa-ñeros de revista de aquel país, donde extrañamente la Le Mans 1000 todavía no había sido probada. Finalmente di con la in-formación que buscaba. Supe que se habían experimentado problemas similares en motos de prueba y que la propia fáb-rica reconocía parte de ellos, pe-ro por el momento no se había decidido tomar ninguna deci-sión. ¿Quería ello decir que la serie definitiva sufrirá variacio-nes? Jamás tuve respuesta a esta pregunta, pero supe de al-gún concesionario en Alemania

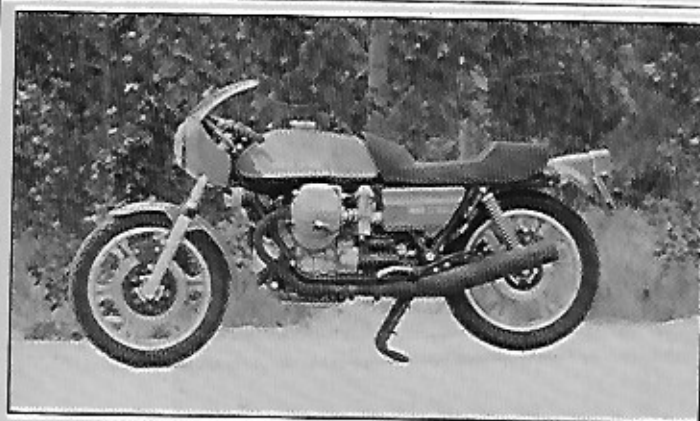
que había intentado solucionar el problema por una vía nada descabellada.

## Cuarto intento

A duras penas aceptando que la moto no podría ser expri-mida al máximo sin la seguri-dad de la Le Mans III, me lancé a por los cronos. Me encontra-ba en un callejón sin salida, una moto en la que posible-mente habría que trabajar más y para colmo sin unas presta-ciones decentes.

El nuevo cupolino, protege de hecho algo menos al piloto que el anterior, pero en contra tiene una penetración aerodinámica más buena. Un día sin viento, carretera despejada, pude com-probar cómo el movimiento de dirección (en realidad lo que asusta es la imprecisión en curvas rápidas) era mucho menos acusado. Dado el largo desarro-llo hace falta un buen lanza-miento de por lo menos 2 kiló-metros para alcanzar velocidad máxima, teniendo la precau-ción de haber cambiado en cuarta a 7.500 y perder en el momento de pasar rápidamen-

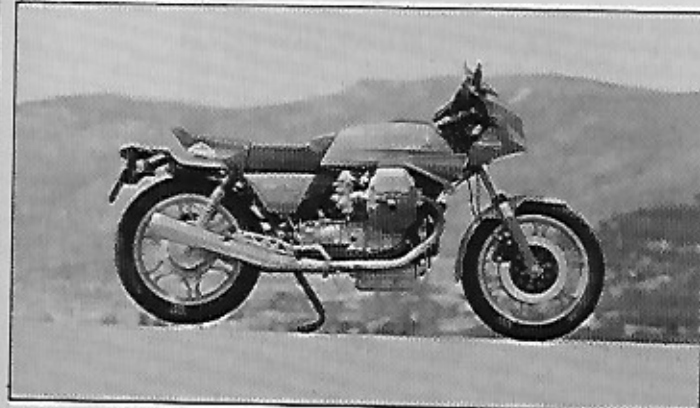




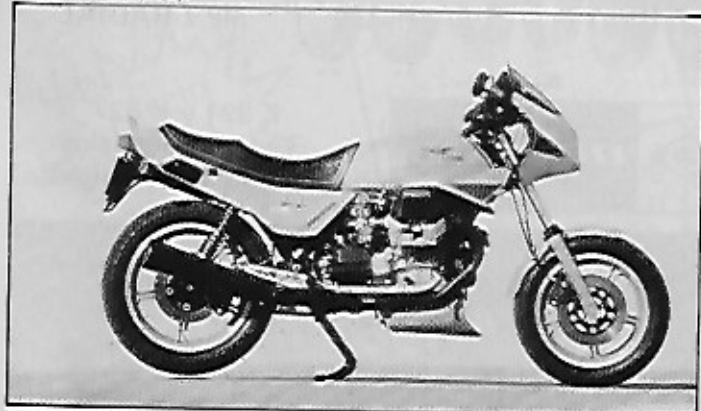
Le Mans 850 (1976).



Le Mans II (1979).



Le Mans III (1981).



Le Mans IV (1984/85).

### Nuevos años separan a estas Le Mans

Cuando en 1976 aparecía la bellísima Le Mans 850, se iniciaba un largo ciclo deportivo en la producción de Guzzi. Era la apertura de una nueva etapa, con un primer modelo que aprovechaba como base el motor de la 750 S 3. El modelo siguiente, la Le Mans II aparecía tres años más tarde y la potencia había pasado de 70 a 74 CV. Junto con la modificación del chasis, se adoptaba la vestimenta integral aunque con el cupolino anclado directamente a la dirección. Más tarde, 1981, desaparecerían los laterales del carenado manteniéndose únicamente las aletas superiores y ocupaba un exitoso lugar en el mercado la Le Mans III, con la potencia ya aumentada a 76 CV., nuevas culatas y cilindros tratados al nigusil. Ahora, en 1985 se cierra el ciclo Le Mans con esta versión que presentamos en esta prueba y donde se ve claramente que a pesar de los cambios siempre ha prevalecido la misma base estilística.

te a quinta (operación que a pesar del buen funcionamiento del cambio es lenta dada la inercia del grandioso embrague en seco) aproximadamente 1.000 r.p.m., con lo que nos hallaremos justo en la zona de par máximo, paré el crono en 217,6 Km/h. en un sentido. El motor, algo menos ruidoso que el 850, parece como en todas las Guzzi que va a reventar, y no anda muy lejos, puesto que a 7.500 r.p.m., la velocidad media del pistón es de 19,5 m/s y el cruce de válvulas puede hallarse también algo cerca.

Sin embargo, observando la curva de par de esta Guzzi, veremos que ya a 3.600 r.p.m., tiene 7,8 mkg., y que a régimen de par máximo es de 8,5, median-do entre ambos distantes extremos un pequeño bache de 1,5 mkg., es decir, que este motor es un auténtico tractor que puede llevarse muy por debajo del régimen máximo disponiendo siempre de empuje más que suficiente.

### Quinto intento: ¿La solución?

La moto descansaba alineada junto a una larga fila de remozadas Le Mans III-E, bellas, aerodinámicas, estables, con su carenado completo anclado al chasis. Andrés, y también yo, discutimos sobre la solución al problema. Esta podía buscarse por dos caminos: nueva geometría de dirección con nuevas tijas, proporcionando mayor avance, o montando una rueda trasera de 16", como en la T-5 y Lario.

Al día siguiente estaba hecho el cambio. Se montó una rueda posterior, con neumático 130/90-16 y delante un 110 en lugar del 120 de origen. El grupo del cardán de la T-5 había acordado sensiblemente el desarrollo, pero la moto cambió totalmente. Mejoró la estabilidad en curvas de gran radio, era igualmente manejable, ágil y además mucho más baja. Sólo

apareció una mínima tendencia al serpenteo a alta velocidad, pero desafortunadamente, una nueva cita para homologación dejó la prueba por concluir totalmente. El cambio de ancho de neumáticos parecía haber mejorado en mucho la precisión de trazada, desapareciendo el cabeceo y el bailoteo del tren trasero.

Pero existían algunos contras. La menor altura hacía inservible cualquiera de los dos caballetes, luego escapes y reposapiés, muy bien situados con la rueda «grande», «frotaban» rápidamente. Y finalmente, el problema del desarrollo, que dejaba a la «mil» en la misma velocidad punta aproximada de la 850: 205 Km/h. a un régimen máximo de 7.700 r.p.m.

La experiencia fue positiva, y demostró que había un camino para solucionar el problema de estabilidad a alta velocidad. Sin embargo, la cuestión que se planteó fue la posibilidad real de ofrecer con esta transforma-

ción la Le Mans 1000 en España.

Elo motivó el retraso de la publicación de esta prueba, en espera de una decisión tanto de Lezauto como de Guzzi-Italia, cosa que no ha sucedido hasta ahora. Con el Salón a punto de abrir sus puertas, la primera Le Mans 1000 con rueda trasera de 16 pulgadas ha sido vendida ya en Madrid, lo cual debería dar a entender que la opción cara al mercado nacional existe, es decir, rueda trasera de 18" ó 16". En el caso de que elijas la segunda opción, hay una serie de elementos que habría que sustituir adecuando además el desarrollo final al nuevo diámetro de rueda y neumático.

Sin haber tenido la oportunidad de probar a fondo la versión con rueda posterior de 16" resulta arriesgado inclinarse por ella. No se cuál será la decisión definitiva del importador, pero dado que el cambio debería efectuarse en Italia para recibir la garantía de transforma-

# NEUMATICOS NACIONALES Y DE IMPORTACION TRIAL, CROSS, CARRETERA, ALTA VELOCIDAD.

## PIRELLI



PHANTOM  
SUPERTOURING  
MP 7 RADIAL



K 391 y K 527  
Todos los modelos  
de llantas 16-17 pulgadas

EQUILIBRADO ELECTRONICO  
**NEUMATICOS SELLES**

Reparacion, Equilibrado y Venta

C/ Liria, 1 - Telef 160 10 06 BETERA (Valencia)

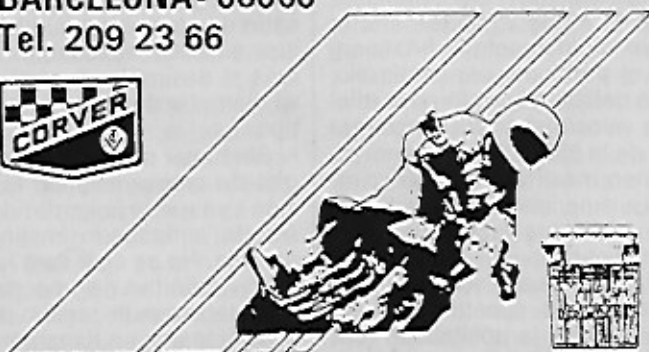


REEMPLAZA YUASA  
CON YUASA

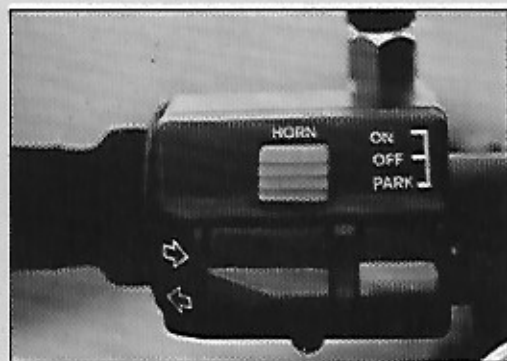
EL 65 % DE LAS MOTOCICLETAS DEL  
MUNDO EQUIPAN ORIGINAL BATERIAS  
YUASA.

CONSULTEN A LOS DISTRIBUIDORES  
DE LA MARCA.

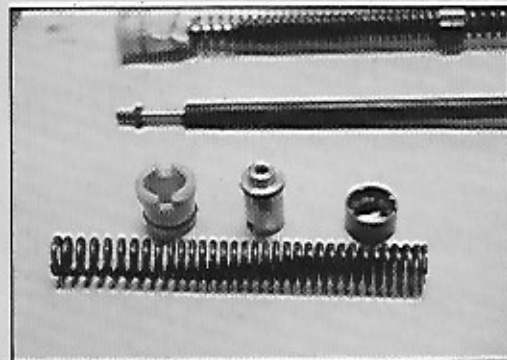
CORVER, S.A.  
MARCO AURELIO, 8  
BARCELONA - 08006  
Tel. 209 23 66



## Guzzi Le Mans 1000



Conmutadores de la  
T5. A la izquierda,  
mando de luces, in-  
termitentes y claxon.



Intentando un efecto  
«anti-dive», Guzzi  
modificaba el inte-  
rior de la horquilla  
delantera acoplándo-  
le un dispositivo fina-  
que cierra el paso  
del aceite.



Sillin totalmente «ejectable» dando paso a un pequeño espacio en el  
colín y a la batería y filtro.

ción de origen, aconsejaría de-  
jar las cosas como están.

Decir que la Le Mans 1000 es  
una moto inestable en términos  
absolutos sería totalmente falso  
e injusto. Puede que las se-  
ries post-Salón (es decir, las de-  
finitivas de venta al público) ha-  
yan sido modificadas, algo de  
lo que estoy seguro están tra-  
bajando en fábrica. Si es así, la  
Le Mans 1000 ocupará el lugar  
que le corresponde dentro de la  
gama deportiva de la casa,  
puesto que añadiría a las cuali-  
dades superdeportivas de la  
850, la excelente respuesta en  
bajos y una impecable frenada  
además de un confort muy su-  
perior y una estética muy agre-  
siva y «latina».

Además, la Le Mans 1000,

con su motor desahogado y fá-  
cil de llevar rápido a bajas ve-  
tas tiene un consumo suma-  
mente reducido: a lo largo de  
nuestra prueba, incluyendo las  
pruebas de velocidad máxima,  
la media fue de 6,2 litros, un  
cifra que iguala la media de la  
Le Mans 850 de nuestra prueba  
en agosto de 1983.

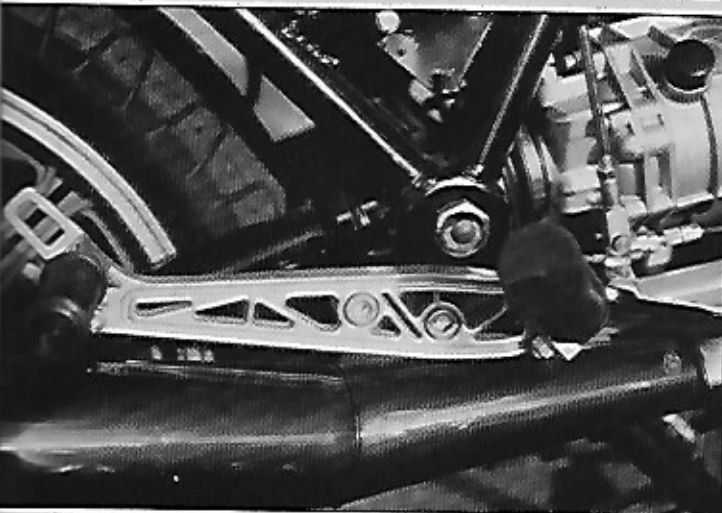
Pero si las Le Mans III sale-  
a la calle como la que hemos  
probado nosotros de la prime-  
ra serie, tendrás una excelente  
ruta, de bajo consumo, aspec-  
to deportivo ciento por ciento  
italiano, con un motor robusto  
y súper-potente, con un «par» de  
locomotora que te permitirá  
desplazarte con seguridad a  
medias elevadas y rozando los  
200 Km/h. de velocidad máx.



En el de la derecha, cambio de luces, botón de arranque y botón de paro.



Completa dotación de herramientas de buena calidad.



Excelente realización de la pletina de fundición, soporte de los dos eslabos (piloto y pasajero).

ma. Pero olvidate de las carreteras en mal estado, puesto que se convierte en una tortura insufrible debido al corto recorrido y dureza de los amortiguadores posteriores y a la posición superdeportiva de los semimanillares que cargarán todo el peso sobre tus muñecas y notarás todos los rebotes en la espalda.

Tendrás además, la ventaja de un buen cardán, con mínimo mantenimiento (igual que el motor, donde tú mismo te haces los reglajes al lado de la carretera), unas reacciones minimizadas por el grueso Phantom posterior que proporciona un soberbio agarre y absorberá las reducciones bruscas, y ante todo dispondrás de una amplia

red de asistencia por toda España.

Si quieres «exprimir» la Le Mans 1000 como lo hizo toda una generación con su hermana menor, tendrás que trabajar bastante las suspensiones, quizá recurrir a un cambio de medidas de neumáticos o puede que el importador te dé otras soluciones por entonces hechas públicas por la misma fábrica.

Sea como fuere, de lo que no hay duda es que dispondrás de la deportiva europea más bella de los últimos tiempos, y es que a pesar de los rumores, las Guzzi siguen siendo... Guzzi. □

Claudio BOET  
Fotos: Emilio JIMENEZ

# FRENA A TOPE



CON EQUIPOS DE FRENO DOBLE LEVA/ Y MORDAZAS ESPECIALES DE ALTO RENDIMIENTO

ADAPTABLE A TODOS LOS MODELOS DERBI 49 Y VESPINOS DE RUEDA DE ALEACION



PRECIO 2.700



ENVIOS CONTRA REEMBOLSO A TODA ESPAÑA

# MULTIMOTO

CLOT, 99 TEL. (93) 246 15 52 • 08026 BARCELONA

# YAMAHA

## Llévatela hoy y págala en 4 años

al 10% de interés ¡GRATIS: seguro total de robo! ESABECAR

### MOTOCICLETAS



Blasco de Garay, 41 y Abdón Terradas, 6 - MADRID

Tlfno. 243 12 46 - 243 63 93

CONCESIONARIO OFICIAL

