

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 bielas 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-

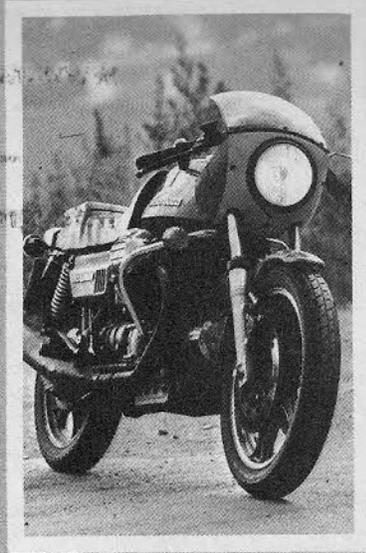
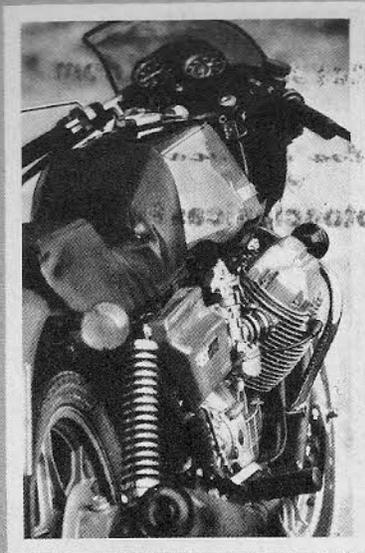
sada. En la recta de tribunas, vi lo que parecía una 500 roja que pudo seguir la Laverda "Jota" del campeón de "producción" de Inglaterra (clase 1.000 c.c.), Peter Davies. No pude creer lo que vieron mis ojos... una 500 tan rápida como la Laverda 1000, la Ducati Desmo y la Norton 850 semi-fábrica. Más tarde, en los boxes, descubrí que era una Guzzi Le Mans de 850 c.c. ¡Es tan baja y compacta que en circuito tiene silueta de 500!

del inglés James Wells, impresionó mucho al final del 76, ganando una carrera internacional en Snetterton y clasificándose segundo en Cadwell y tercero en Mallory Park. Pero su gran momento fue en Thruxton, en octubre, cuando el equipo de Wells y Osborne lograron captar un meritorio sexto puesto (carrera puramente para el campeonato europeo de resistencia) tras las Honda de fábrica y una Kawasaki también de fábrica... y esto con una máquina de serie (con kit de carreras pero sin modificaciones de importancia) y en competición con unos "OVNI del Oriente" que nada tienen en común con las Honda y Kawasaki de calle.

Ahora puedo apreciar lo buena que es la moto de Wells. Durante 4 inolvidables días pude disfrutar de la Le Mans. La dejé debajo de la escalera de mi casa, hice casi 900 km en 4 días, incluso la usé para hacer recados, ¡como si fuera mía! Pero como en los cuentos de hadas llegó el toque de medianoche y "mi" bella 850 Le Mans se convirtió otra vez en mi fiel y azul monocilíndrica de 250 c.c. ¡Cruel brujería! El príncipe convertido en sapo y la Le Mans en "De Luxe".

Tanto en las pistas como en las carreteras, la Le Mans es la rival directa de la Ducati "Desmo" 900, concebidas las dos como máquinas super-deportivas. La otra italiana que más o menos puede igualar a la Guzzi y la Ducati en velocidad punta es la Laverda. (Ver nuestro ensayo, SOLO MOTO, núm. 67, 10 de diciembre 1976.) Pero aunque la Laverda es un tiro, es además algo difícil de llevar, debido a su peso y la altura de su asiento. Hablar de la Le Mans en comparación con la Ducati y la Laverda es inevitable. Estas tres "pura sangre" de Italia son únicas, tanto en concepto, como en performances/manejabilidad.

Ninguna de las tres se puede considerar apta para uso cotidiano en la ciudad. Las tres tienen posición "racing" y motores que requieren carretera abierta para mostrar "lo suyo". No debe sorprender a nadie que estas tres, junto con la inglesísima Norton 850 (semi-



fábrica con motor ex-Peter Williams de 70 CV) sean las máquinas dominadoras en el campeonato inglés para motos de serie. En Estados Unidos, donde se permiten cambios de chasis en carreras de "producción" (idea ridícula) las motos punteras han sido las Kawasaki-Yoshimura, con chasis especial, las BMW Cantilever (nada de serie) y las Desmo 900... hasta mitad de 1976, cuando, después de un prometedor 4.º puesto en Daytona, en su primera salida, la Guzzi Le Mans del importador americano sorprendió a sus rivales con una serie de victorias convincentes en carreras californianas y una victoria importante en Loudan.

Otro día hablaremos más a fondo sobre las carreras de "producción" que están en auge en Inglaterra y USA. Aunque el futuro dueño de una de estas máquinas super-deportivas no esté pensando para correr con ella, quizá sería de interés saber que hoy en día hay solamente dos máquinas con más de 80 CV, capaces de superar con facilidad los 200 KPH y que, a la vez, pesan

menos que 200 kilos. Estamos hablando, por supuesto, de las dos italianas con motores bicilíndricos en forma de "V" de 90 grados, la Guzzi Le Mans y la Ducati SS.

Suponiendo que las estadísticas facilitadas por las fábricas tengan algo que ver con la realidad, se ve que las dos bicilíndricas en "V" representan casos aparte en comparación con otros modelos conocidos. Y tened en cuenta que la Guzzi lleva el handicap del peso extra del arranque eléctrico y transmisión por cardan.

SOLO PARA "MOTARDS"

Impresionante ¿no? Pero antes de cargar la maleta con billetes verdes para comprar una de estas joyas hay que considerar las siguientes preguntas: ¿Dónde están las carreteras para poder gozar de una velocidad de cruce-ro de unos 180 kph y velocidad punta de 215-220? ¿Tienes alguna idea de la multa por exceder el límite de velocidad por... 120 kph? ¿Dónde están las curvas rápidas, dulces y bien asfaltadas para

poder aprovechar las inmejorables características de manejo de máquinas como la Le Mans? Es muy fácil dejarse llevar por los ojos (y los sueños). La máquina deportiva de 850 y 1.000 c.c. puede ser racional en Alemania, con autopistas grandes, pero con nuestras carreteras y nuestros límites de velocidad, la ventaja de motos tan potentes es más bien psicológica... sabes que llevas una de las mejores motos del mundo pero te faltan carreteras para utilizarla. Con la Le Mans, a 100 kph, el motor gira a unas 3.500 r.p.m. A 4.000 vueltas la velocidad sube a 120 kph... con un motor capaz de las 7.500, 7.700... un motor que parece estar mucho más "a gusto" a 5.000 vueltas que a 3.000.

Comprar una Le Mans para ir por la ciudad y salir de vez en cuando para hacer 70 km de carretera es como clavar chinchetas con maza grande.

Pero la Moto Guzzi Le Mans podría ser moto ideal para el verdadero aficionado a la mecánica superlativa, adicto a la conducción deportiva, para el que simplemente quiere tener a su disposición una motocicleta que indudablemente sería recordada como una clásica, posiblemente la mejor "café racer" de los años 70, seguramente la mejor "café racer" producida en grandes cantidades, y con cardan y arranque eléctrico.

LAS "CAFE RACER"

El término "café racer" que tanto se emplea hoy en día (algunas veces incorrectamente) tiene su origen en Inglaterra de los años 50 y 60. Los "rockers" de aquella época solían reunirse en los "cafés" o bar-merenderos al lado de las autopistas inglesas. Entre ellos era de costumbre organizar sus "carreras" entre estos bares... y, por eso, sus motos, Triumph, Norton, BSA, Matchless, Enfield, etc., modificadas y al estilo de motos de velocidad, se llamaban "café racers". Estas motos tenían manillar bajo, depósito y sillín monoplaça, estilo de carreras y carrocería de fibra de vidrio, reposapiés y palancas de cambio y freno más hacia atrás, semi-carenados y motores trucados, sin filtros de aire en los carburadores y, en muchos casos, escapes abiertos. Los mismos dueños eran generalmente los artífices de sus monturas, y no habían dos iguales, aunque la combinación más popular entre los verdaderos "quemados" era la "Triton" que consistía en motor Bonneville de 650 en chasis Norton "Manx". Pero había muchas otras combinaciones, incluyendo algunas motos ultraligeras (y

FICHA TECNICA

Motor: bicilíndrico de 4 tiempos y 90 grados.
Cilindrada: 844 c.c.
Diámetro/recorrido: 88 mm x 70 mm.
Distribución: árbol de levas en carters con válvulas mandas por seguidores y empujadores.
Relación de comprensión: 9.8 a 1.
Potencia máxima: 81 CV a 7.600 r.p.m.
Límite de vueltas: números rojos empiezan a 7000. Nuestra moto del ensayo giraba a 7.600 sin problemas.
Carburadores: dos Dell'Orto 36 (con bombas de aceleración).
Equipo eléctrico: encendido por batería, bobinas y platinos. Faro de 40/50. Arranque eléctrico.
Bastidor: doble cuna, desmontable en la parte inferior (para poder sacar motor).
Velocidad punta: según fábrica, 210 kph.
Peso en vacío: 198 kg.
Transmisión: cardan y grupo cónico.
Embrague: multi-disco en seco.
Caja de cambios: 5 relaciones: 1.º 1:10.806; 2.º 1:7.499; 3.º 1:7.657; 4.º 1:4.695; 5.º 1:4.052.
Frenos: delante dos discos de 300 mm, detrás un disco de 242. Disco delantero y un disco delantero (el de la izquierda) de actuación simultánea al presionar el pedal. El otro delantero mandado por maneta.
Neumáticos: Michelin PZ 350 x 18 delante y 410 detrás.
Fabricante: Moto Guzzi, Mandello del Lario, Italia.
Precio: 458.742 ptas.

poco estables) como las "Tri-cati" (motor Triumph 650 en chasis de Ducati 250) y la ligerísima BSA-tesa (BSA 650 en chasis de Montesa Impala!).

Algunos conocidos pilotos de velocidad empezaron con "café racers". Pilotos como Paul Smart, Bill Ivy, Dave Croxford y muchos otros. Pero en general la "café racer" se consideraba como la montura del gamberro, igual que la "chopper" en USA. Pero mientras la "chopper" está hecha para atraer atención con su ridícula horquilla, su gigantesco neumático trasero y su manillar exagerado, la "café racer" es una moto 100 por 100 funcional, aerodinámica, ligera, con un mínimo confort, pero con todo el énfasis puesto en manejabilidad y potencia.

Confieso haber "participado" en el 68-69, al final de la "Edad de Oro" de las "café racers" inglesas, con mi negra BSA 650 trucada. Salíamos del "Rising Sun Cafe" cerca del circuito de Brands Hatch, para bajar a todo gas al "Round-a-bout" (glorieta) del túnel de Dartford para hacer la vuelta para subir otra vez por "Death Hill" (la "Colina de la Muerte" en donde está situado el circuito de Brands, no sé si por casualidad o debido al sentido de humor negro de los ingleses). En el parking del "Rising Sun", los amigos y amigas esperaban con los cronos. Pero hoy en día, con un límite de velocidad de 50 millas por hora (80 kph), mucho más tráfico y guardias de carretera menos tolerantes, hay muy pocos que se atreven a hacer la bajada del "Rising Sun" a 180-200 kph, y además, el "Rising Sun Cafe" ya no existe.

Pero hace dos meses leímos en Motor Cycle News que el expiloto oficial de Norton, ahora con Japauto en el campeonato europeo de resistencia, Dave Croxford, había comprado una Guzzi Le Mans. "¡Si hubiera tenido una 'café racer' así en mis tiempos!" dijo Croxford.

Los tiempos han cambiado, pero las "café racer" existen todavía en el año 1977. Hoy no se las consideran como el medio de locomoción de "las bandas de golfos", sino el de los verdaderos "motards". Irónicamente, las mejores "café racers" de todos los tiempos existen simultáneamente con unos límites de velocidad bajísimos y unos precios de combustible que están llegando a ser algo "surrealistas".

Pero la "café racer" sigue, a lo menos en Europa, como una moto de minorías, encontrando su público entre los "motards" que buscan más que cilindrada y puros CV en sus monturas. Las



La accesibilidad a la caja de herramientas, portadocumentos y batería es muy fácil; tan sólo con levantar el asiento, por su parte delantera, tenemos a nuestra disposición todos estos elementos.

fábricas japonesas piensan principalmente en el gran mercado americano y en el aficionado convencional que prefiere una máquina más cómoda y menos nerviosa. Aunque la gran mayoría de las máquinas fabricadas por el "grupo De Tomaso" (Moto Guzzi, Benelli y Motobi) se pueden considerar como aparatos convencionales en lo que se refiere a confort y prestaciones, Moto Guzzi sigue consciente de esta pequeña minoría de "puristas" que buscan en su moto de calle una combinación de muchísimos CV, poco peso, y excelentes características de manejo. Para ellos, y sólo para ellos, está la gran Guzzi Le Mans.

EL IMPERIO DEL SR. DE TOMASO

Desde que tomó el mando en la fábrica de Mandalló del Lario, en 1974, el Sr. Alessandro de Tomaso ha invertido unos 300 millones de pesetas en la renovación de la fábrica y maquinaria de Moto Guzzi. Su gran gama de motos incluye las "4" de 350, 400, 500 y la 750 "sei" en adición a las Guzzi bicilíndricas de 90 grados, desde 750 hasta la Convert 1000. En los últimos 5

años la producción de las Guzzi V-2 ha doblado, desde 5.500 unidades en 1971 hasta 11.000 unidades producidas (y vendidas) en 1976. La estadística para 76-77 probablemente sería un 10% más alta. Dos nuevas motos con motores bicilíndricos de 90 grados ya están saliendo de Mandalló del Lario: las 350 y 500 que tan buena impresión han causado en los salones de invierno. Incluyendo los motores Benelli de 2 y 4 tiempos y algunos ciclomotores, la fábrica de Moto Guzzi produce unas 200.000 unidades cada año, y esto según las estadísticas de 1976.

Para el Sr. de Tomaso, la máquina más prestigiosa de la fábrica es la Convert, pero entre los veteranos mecánicos y técnicos de la gran fábrica italiana (fábrica que ganó su fama y renombre en las pistas de velocidad), la "Le Mans" es su obra de arte. Incluso se ha puesto a la venta en Italia y en Inglaterra un kit de competición que consiste en carburadores de 40 mm, caja de cambios de relaciones cerradas, árboles de levas más cruzados y escapes abiertos... para subir la caballería de la Le Mans hasta 90 CV a 7.600

r.p.m. (en comparación con la Laverda con "kit" que rinde 90 CV a 7.800).

Según tengo entendido, el Sr. de Tomaso es muy "anti-competición" y en varias ocasiones ha retrasado personalmente los planes de producir los kits de carreras para la Le Mans. El sigue pensando que la velocidad es un "cul de sac" en la evolución de la moto y que lo importante es la belleza, seguridad y robustez de la moto. Sin embargo, las victorias en carreras de producción de otras marcas italianas en Italia, USA e Inglaterra parece haberle cambiado de parecer, a lo menos por el momento.

En los apartados de belleza, seguridad, estética y robustez, la Guzzi Le Mans es sobresaliente aunque puede ser que a algunos la línea baja, compacta y agresiva de la Le Mans no les guste, pues sobre gustos no hay nada escrito. Su aspecto algo voluminoso es totalmente debido a su centro bajísimo de gravedad y su asiento también muy bajo. Muchas motos de gran cilindrada parecen estar hechas para ser conducidas por gigantes, por jugadores de baloncesto, y no hay ninguna ventaja en colocar el piloto en "el segundo piso" sino todo lo contrario. Si mides 1,60 y pesas unos 50 kilos, por buen motirista que seas no estarás a gusto sobre una Laverda Mil o una moto semejante, pero sentado en el cómodo (aunque algo resbaladizo) asiento de la Le Mans estarás con los tacones al suelo y la moto totalmente bajo tu poder.

Referente a la seguridad hay que mencionar, en primer plano, el revolucionario frenado con sistema "integral" (BREVETTATO) que une uno de los discos delanteros con el trasero, los dos controlados por el pedal. Estaba muy receloso de esta idea cuando leí de ella hace ya más de dos años, y más receloso todavía al salir de Barcelona, por primera vez, llevando la roja y llamativa Guzzi. Los hábitos de toda la vida no se cambian de golpe. Cuando empezaba a ir de prisa confiaba más en apretar la maneta que en pisar el pedal. Noté dos cosas: al frenar fuertemente con la maneta (un solo disco delantero) hay una inconfundible tendencia de "tuerce" en la horquilla. Pero al aplicar más presión al pedal, esta tendencia desaparece (¡Elemental, mi querido Watson!). Sin embargo, antes de "creer" en el sistema integral, hice unas 5 ó 6 frenadas fuertes en carretera recta. Es fantástico. No pude "clavar" los frenos. En asfalto normal no se puede bloquear la rueda trasera hasta que la velocidad ha sido reducida a unos 30 kph. En condi-

LOS DETALLES

Instrumentos: Veglia de números blancos sobre fondo azul. Tablero funcional y completo.

Silenciosos: algo ruidosos más allá de 4.000 r.p.m., en ciudad.

Estanquedad: ni una gota en 900 kph.

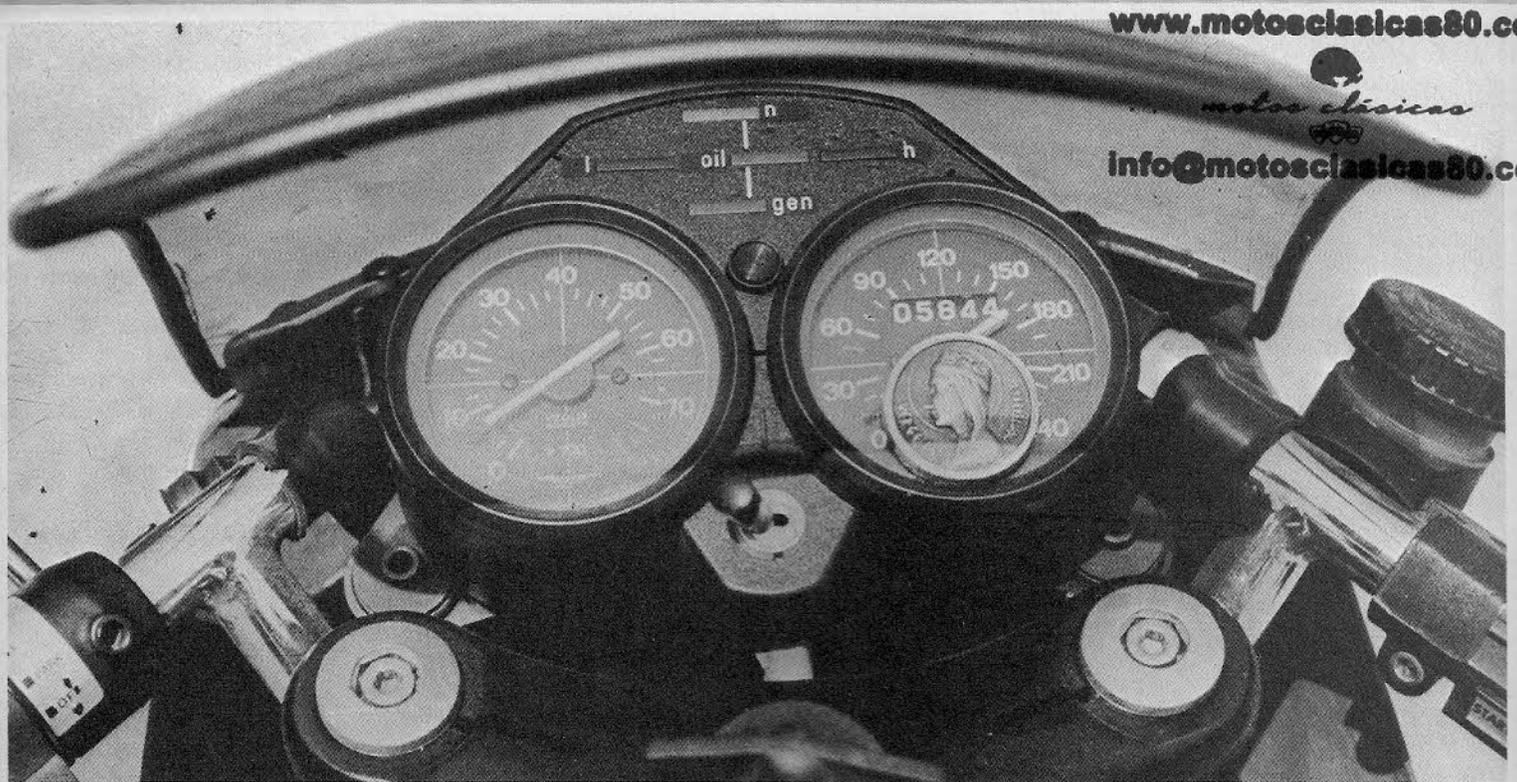
Consumo: entre 6.5 litros por 100 km a 100 kph hasta 8 por 100 a velocidades altas.

Acabado: excelente para España, aunque en países del norte (más húmedos) se ha notado oxidación, especialmente en los escapes.

Frenado: la mejor que hemos probado en una máquina de gran cilindrada: potente y dosificable.

Cambio: bien, considerando el handicap del cardan. Encontré algunos puntos muertos falsos al intentar cambios "racing". El embrague (en seco) es muy progresivo y de buen tacto. Un embrague extraordinario.

Performances: Según la fábrica la velocidad punta es "más de 210" y el tiempo en los 400 metros salida parada es 11.9. La moto de nuestro ensayo parecía capaz de unos 215 kph según reloj. El tiempo de los 400 metros puede ser un poco optimista, pero no mucho. ¡Es un tiro!



ciones normales puedes olvidarte de la maneta y recurrir exclusivamente al pedal, empleando el segundo disco delantero sólo en frenadas apuradas. El sistema integral de Guzzi reparte la presión automáticamente por medio de un muy eficaz distribuidor, al estilo de algunos coches. El Sr. de Tomaso ha introducido en la moto varias innovaciones del mundo de las 4 ruedas, como el sistema integral de frenado que nos parece un gran acierto, y el discutible cambio "automático" de la Convert.

ROBUSTEZ

No hay nada revolucionario en el motor de la Le Mans, que tiene su base en la V-7 que salió en el año 1969. No es ni más ni menos "al día" que el motor de la venerable Norton Commando. Pues se trata de un motor 4-T bicilíndrico, con válvulas mandadas por empujadores. No tiene árbol de levas en culata, ni sistema desmodrómico, ni 4 válvulas por cilindro, ni refrigeración por agua. Pero la gran potencia y suavidad (cigüeñal con bielas caladas a 90 grados, la configuración óptima para una "twin") nos hace preguntar si, para una moto de calle que no gira más allá de 8.000 r.p.m., estas innovaciones mencionadas arriba son realmente necesarias, o si son solamente otras "ventajas psicológicas". En Aermacchi, por ejemplo (refiero a las 250 y 350 monocilíndricas de 4-T del malogrado Angelo Bergamonti), demostraron que un motor 4-T con válvulas mandadas por empujador es capaz de aguantar las

TABLA DE RELACION PESO/POTENCIA

MODELO	KILOS	CV	RELACION
Ducati 900 SS	188	80	2.35
Guzzi Le Mans	198	81	2.44
Kawasaki Z-1	231	82	2.82
Moto Laverda 1000	234	80	2.93
BMW 100/S	210	70	3.00
MV Agusta 750 América	245	80	3.06
Norton 850 (Kick)	185	60	3.08
Honda 1000 Gold Wing	290	84	3.45
Y para poner las cosas en perspectiva:			
Harley-D 250	110	50	2.20
OW-31 750	138	131	1.05

11.000 r.p.m., pero en caso de un punto muerto falso entre marchas el sistema 4-válvulas o desmodrómico sería mil veces más seguro.

"Apretando" la Guzzi a fondo en 4.ª marcha encontré el límite real de vueltas en unas 7.800 r.p.m. (Con perdón, Sr. Importador, pero sabía a ciencia cierta que el cigüeñal sería capaz de aguantar hasta 8.600 sin problemas, especialmente con el aceite vegetal que llevaba en los carters.) Teóricamente, un motor con recorrido de tan sólo 70 mm debe ser capaz de girar día y noche a 8.000 vueltas (velocidad de pistón de 18,7 m/s en comparación con el límite teórico de 20 m/s), pero quería saber hasta dónde las válvulas podrían seguir abriendo y cerrando sin escapar del contorno del árbol de levas. A 7.800 r.p.m. (18,2 m/s) según el cuentavuelvas oí las primeras falsas ex-

plosiones. Para llegar a potencia máxima con la Guzzi hay que acercarse al límite de vueltas que el sistema de distribución puede aguantar. Según Guzzi, la Le Mans rinde unos 81 CV a 7.600 r.p.m. Aconsejamos a los dueños de la Le Mans de respetar un régimen máximo de 7.600 a 7.700 r.p.m. (17,7 a 18,0 m/s) y tener mucho cuidado de no pasar la 4-T de vueltas al meter una marcha más baja en las frenadas. Una Le Mans con distribución desmodrómica o con culata de 4 válvulas sería un avión, pero modificaciones costosas de este estilo no serían prácticas para la calle. Una velocidad punta más allá de los 210 kph debe ser suficiente por el momento ¿no os parece?

El motor tiene fama, entre los mecánicos, de ser muy robusto. Los primeros modelos con motor Guzzi "V" bicilíndrico sufrían algunas roturas de piñones de la

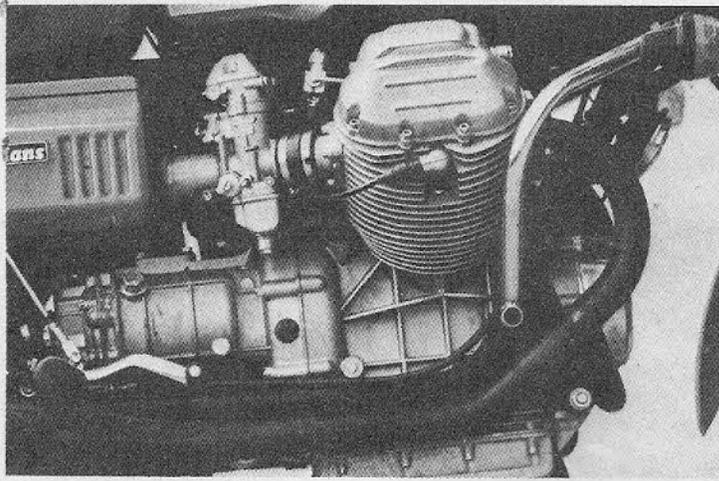
caja de cambios, pero, aunque la caja de cambios sigue siendo algo dura y ruidosa, en comparación con motos con transmisión por cardan los problemas de cambios ya están eliminados. Las bielas son separables en el pie, con cojinetes lisos. Giran sobre rodillos en sus cabezas. La accesibilidad mecánica del motor es excelente, incluso se pueden levantar las culatas y cilindros, sacar la sección inferior de los carters para tener acceso al cigüeñal, separar las bielas y cambiar los cojinetes lisos sin tener que sacar el motor del chasis. Sin embargo, en caso de tener que reparar el embrague, hace falta, o quitar el motor del chasis (desmontando la parte inferior del mismo (ver foto) o sacar el basculante. Afortunadamente, el embrague en seco de la Le Mans es muy fuerte y no suele dar problemas.

¿CADENA O CARDAN?

Durante muchos años BMW fue la única marca importante (en número de ventas) que fabricaba exclusivamente motos con transmisión por cardan. Gracias a su virtual monopolio, las BMW 600 de los años 60 tenían fama de ser indiscutiblemente las mejores motos para viajes largos, hasta que Guzzi en el año 1969-70 decidió hacer frente a las BMW alemanas. Hoy en día, BMW y Guzzi parecen ser las dos marcas más populares para los viajeros de largas distancias y para los cuerpos de policía motorizada. Su gran aceptación se debe a su robustez y a las ventajas de su

transmisión por cardan, pero lo que puede ser ventaja en una moto de gran turismo (o de guardia de carretera) no lo es necesariamente en una máquina tipo sport. Para tener la comodidad de cardan (y la longevidad mecánica) hay que aceptar como contrapunto las dos desventajas principales del cardan: cierta pérdida de CV debido a la ineficacia mecánica en comparación con la cadena, y una caja de cambios dura. La dureza de la caja de cambios de la Le Mans no viene de ningún defecto de su diseño, es el resultado inevitable del uso de cardan. Es algo difícil hacer cambios "racing" (sin embrague) con la Le Mans, especialmente de primera a segunda, y además no es aconsejable porque no hay, como con la transmisión por cadena, nada de "juego" entre el motor y la rueda trasera. Aunque los ruidos y la dureza pueden variar de una moto a otra de la misma marca, según el ajuste del grupo cónico, diría que el cambio de la "Le Mans" que probé es más suave que la BMW 900/S y algo menos suave que la de la Honda Gold Wing. Bajar de una moto con transmisión por cadena y subir en una con cardan es un cambio de día y noche, algo desagradable al principio para quien le gusta hacer los cambios rápidos. Con la Guzzi hay que hacer los cambios con un poco de cuidado para evitar los puntos muertos falsos. Al reducir, es aconsejable subir las vueltas mientras se embraga para coordinar la velocidad del motor con la de la caja de cambios, igual que con el coche, y por la misma razón, ya que con cardan no hay "juego".

Para máquina de Gran Turismo, la transmisión por cardan es un plus, pero en lo que se refiere a la conducción deportiva la cadena es siempre preferible. Y no es cuestión de gustos solamente, pues los experimentos de MV en el campo de la velocidad han demostrado la superioridad de la cadena, tanto en eficacia como en rapidez de cambio. Si la Le Mans no fuera una moto 100 por 100 deportiva, una "café racer" de pura sangre, no gastaríamos tanta tinta en hablar de los contrastes de su transmisión secundaria, pero en una máquina de este tipo, hecha para ir de prisa en plan deportivo, la dureza del cambio y las dificultades en reducir muy rápidamente al entrar una curva, hacen un poco más difícil el trabajo del piloto. Hablando personalmente, la Le Mans me encantaba en curvas, pero cada vez que tuve que reducir dos veces seguidas, como en la frenada para una curva muy cerrada después de "una recta", me mo-



El motor de la 850, sigue la línea de toda la gama Guzzi en V. Pero en su interior late otro corazón bien distinto.

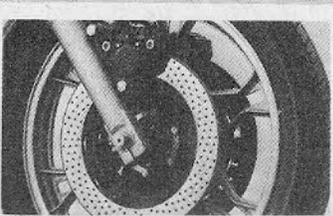
Un genio terrible a determinado régimen surge de sus entrañas. No obstante lo mejor de este grupo motriz es el equilibrio entre el comportamiento turístico y el velocístico. Se nota a ojos vista un detenido trabajo en el banco por parte de los técnicos de Mandello di Lario por conseguir una excepcional curva de potencia.

lestaba. Para una BMW de Gran Turismo, para Guzzi Convert, o California, para la Honda Gold Wing, o para la nueva Yamaha tricilíndrica de 4-T, el cardan me parece un acierto, pero en motos deportivas como la Le Mans y la MV América considero que la eficaz y convencional transmisión por cadena estaría más en armonía con el carácter de estas bellas máquinas italianas. Parece que MV está considerando un cambio definitivo a transmisión por cadena. El uso de cardan con la MV (motor transversal de cigüeñal con cara a la carretera) es menos lógico que con motores como la Guzzi, BMW y Honda Gold Wing (con cigüeñal en plano perpendicular al de la misma moto).

UNA DELICIA EN CARRETERA

La primera cosa que se nota al sentarse en la Le Mans es lo bajo que es el asiento, muy importante para ir por la ciudad y aún más importante en lo que refiere al centro de gravedad del conjunto moto/piloto, pues los 50 hasta 100 kilos que pesa el piloto influyen mucho. Lo más bajo lo mejor. El asiento es monoplaza pero se puede llevar pasajero en el colín plano. La forma del asiento es muy correcto para este tipo de moto, pero en la Le Mans de nuestro ensayo era de superficie demasiado resbaladiza.

Al igual que en el modelo automático (Convert) la Le Mans está asistida por un sistema integral de frenada.

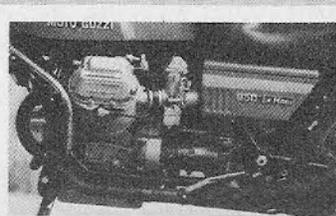


Una vez que el motor está en marcha (empleando el aire aún con el motor caliente) se nota una tendencia de balanceo como reacción a las fuerzas de aceleración y desaceleración, inevitable en motor como BMW, Honda Gold Wing, DKW rotativa, Guzzi y otras con movimiento de cigüeñal que se desarrolla en un plano perpendicular y vertical al de la moto. Con la moto en marcha, la acción giroscópica de las ruedas casi anula esa fuerza de reacción, pero cuando se nota más es al entrar en una curva en punto muerto falso y tener que subir el motor de vueltas para meter una marcha. Uno se acostumbra en seguida.

El ruido de la Guzzi, sin llegar a ser ofensivo, es algo fuerte. Es difícil callar los 81 CV. Un sonido ronco y algo "de carreras". Por lo menos así era en la moto de nuestro ensayo.

Diría que por la ciudad, la Le Mans es bastante fácil de llevar, debido a la bajísima posición del piloto, pero es siempre algo molesto ir por la ciudad con semimanillares bajos. La Guzzi quiere estar fuera de la ciudad. Da lástima ver una moto tan feroz atrapada en los embotellamientos de Barcelona. Para ir por la ciudad una 500 sería más práctica (aun-

Al apretar el freno de pie un repartidor de frenada actúa sobre los frenos delanteros y sobre el trasero. El sistema es realmente eficaz y casi estamos convencidos de que con el tiempo será adoptado por la gran mayoría de motos de carretera.



que hay algunas 500 que pesan más que la ligera Le Mans). Una vez en carretera buena la Guzzi se encuentra en su ambiente. Es una moto sumamente manejable, que traza las curvas como si fuera sobre un raíl. La suspensión es dura y con mucho "feedback" (como suelen decir los ingleses en sus ensayos... significando que el piloto está en comunicación directa con el asfalto, puede "sentir" la superficie de la carretera y saber en seguida cuando las ruedas están a punto de perder agarre).

Después de muchos kilómetros en carreteras secundarias y algunos en autopista, la llevé al Montseny e hice tres subidas. Pensaba hacer dos, pero al llegar a la curva del "Hotel Faldas del Montseny" no pude resistir la tentación de dar la vuelta y subir una vez más. De las máquinas de gran cilindrada no conozco otra que requiera menos esfuerzo en una serie de curvas, que la bonita Le Mans 850. Una superbike como la gran Kawasaki Z-1 sería capaz de igualar la aceleración de la Le Mans en la salida de los virajes (y además tiene el cambio más suave) pero la Le Mans parece tan ligera y fácil de llevar que me atrevería a decir que no hay moto de gran cilindrada más apta para curvas de este tipo (menos la Desmo, perpetua rival de la Le Mans).

En carretera, la Guzzi es una delicia. Cuesta un poco acostumbrarse a frenar más con el pedal que con la maneta, pero una vez acostumbrado se nota un frenado óptimo. Es casi imposible bloquear la rueda al aplicar simultáneamente y con fuerza los tres discos... un frenado inmejorable. Pregúntaselo a un dueño de Guzzi. He hablado con varios y todos han alabado el frenado. El sistema integral de la Guzzi va a hacer escuela.

En línea recta, la Le Mans es una devorakilómetros de primera. Coge sin problema los 200 kph y es capaz de unos 15 kph más, demasiado para las carreteras públicas.

Las "café racer" no son máquinas prácticas para el uso normal, ni mucho menos para uso habitual dentro de la ciudad, pero son máquinas incomparables en carretera. La Guzzi Le Mans es para el que busca una moto ultrarápida, ultra-baja, ligera, superpotente y muy manejable; con la comodidad del arranque eléctrico y transmisión por cardan. El que compra una Le Mans buscando estas cualidades jamás se sentirá defraudado.