

DALLA 850 LE MANS ALLA 850 LE MANS III

INTRODUZIONE

E davvero la V 850 Le Mans fu una moto fuori dal comune, avanti anni rispetto alle contemporanee sia italiane che estere, una moto velocissima, sportiva ma adatta anche ai lunghi viaggi grazie alla sua straordinaria affidabilità.

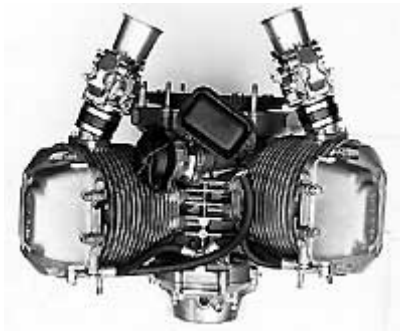
Non ci si accusi di patriottismo ma, forse perché tanto famosa ai tempi e tanto ambita dagli appassionati di moto sportive, la Le Mans è rimasta nel cuore di molti motociclisti. Ancora oggi guardando una Le Mans non si resta immuni dal suo fascino, frutto di un azzeccato mix di potenza, esclusività, compattezza, essenziale bellezza. Ma come si arrivò alla Le Mans ? Sarebbe troppo semplice o perlomeno riduttivo affermare che si tratta di una V7 Sport con motore portato a 850 cc. La Le Mans è una moto che porta in sé qualcosa di nuovo, sia in campo mondiale, con la frenata integrale aggiornata ai tempi attuali, per la verità già anticipata di qualche mese con la V7 Sport S3, sia nelle tradizioni della Casa di Mandello, in quanto prima Moto Guzzi attentamente studiata in un centro designer. Presentata nel novembre del 1975 al Salone di Milano, la nuova sportiva della Casa di Mandello, nel bene e nel male, entra subito nel cuore degli appassionati. È derivata dalle moto ufficiali scese in pista al Bol d'Or che si corre a Le Mans.

LE ORIGINI DELLA 850 LE MANS

È chiaro che la Le Mans nasce come sviluppo della serie V7, la maxi che risultò fondamentale per il rilancio della Casa di Mandello dopo il terribile periodo dei primi anni 60 che la stava portando alla chiusura. Per evitare il fallimento venne fondata in data 1° febbraio 1967 la Società Esercizio Industrie Moto Meccaniche (SEIMM), con capitali del gruppo IMI.

Proprio in quel periodo arrivò un tecnico di prestigio come Lino Tonti, al quale si deve la trasformazione della V7 in V7 Special. Per ridare lustro alla Casa, ed anche a scopo pubblicitario, nel '69 Tonti ricevette l'incarico di studiare, partendo dalla V7 dell'ing. Carcano, una moto capace di battere i record di velocità della sua classe.

Il geniale tecnico progettò due motori, il primo di 739,3 cc (82x70 mm), per rientrare nella classe 750 cc, ed il secondo di 757,5 cc (83x70 mm), che è poi quello della V7 Special. Vennero ottenuti sulla pista di Monza vari record in due sessioni, in giugno ed ottobre, con le due moto guidate da esperti piloti e collaudatori tra cui Vittorio Brambilla, Guido Mandracci, Roberto Patrignani e Alberto Pagani. Tonti, che ha la passione per le corse, capisce che i record sono fini a se stessi, e che è invece la partecipazione alle corse il vero richiamo per gli appassionati, che sono poi quelli che comprano le moto. Ma la V7 Special e le derivate da record difettano in peso, maneggevolezza, stabilità, in una parola nel telaio. Come si sa fu proprio Tonti ha realizzare il nuovo telaio "cucito addosso" al motore, tanto attillato che per inserire la meccanica era necessario scomporlo.



Naturalmente, poi, bisognava dar più potenza al motore della Special. Si tolse la voluminosa dinamo per abbassare il baricentro ed evitare pericoli d'incendio, sostituendola con l'alternatore, si rinforzò il carter mediante nervature, si costruì un nuovo cambio a 5 marce, una nuova forcella e si montarono nuovi carburatori. Insomma, prese vita la V7 Sport. L'esordio della moto in gara avvenne nel giugno del '71 alla 500 km di Monza, dove arrivò terza con i piloti Riva e Piazzalunga. Sempre nel '71, a Vallelunga, Tino Brambilla e Cavalli arrivarono secondi e nel Bol d'Or dello stesso anno la V7 arrivò terza. Il motore, portato poi a 850 cc erogava una potenza di circa 70 CV a 7.500 giri. Di lì a poco la V850 Le Mans sarebbe stata presentata al grande pubblico.

850 LE MANS (ERRONEAMENTE CHIAMATO - IN SEGUITO - "LE MANS I")



La Le Mans prima serie è sicuramente la più riuscita di tutte le versioni della gloriosa bicilindrica di Mandello.

Il prototipo di questa Guzzi dispone di un motore con cilindrata di 843,6 cc (83x78 mm) con 82 CV a 7.500 giri, ma si può arrivare tranquillamente a 8.000 giri. La coppia massima si ha a 6.000 giri e si parla di prestazioni entusiasmanti, con 225 km/h di velocità massima e 12,25 secondi sui 400 metri, ottenuti da Vittorio Brambilla sulla pista di Monza.

Sella con "codone" integrato ed una semicarenatura fissata alla testa della forcella dipinta, come il serbatoio, in un verde scuro tipo Moto Guzzi "otto cilindri". Su tutto questo ben di Dio spiccano i 3 poderosi dischi dei freni, 2 da 300 mm sulla ruota anteriore ed uno da 240 mm su quella posteriore. Proprio qui sta la grande novità, perché la Le Mans monta il sistema di

frenatura integrale, coperto da brevetto Moto Guzzi e sviluppato in collaborazione tra Lino Tonti e l'industria freni Brembo. Premendo il pedale del freno posteriore entrano simultaneamente in azione il disco posteriore ed il disco anteriore sinistro, mentre il secondo disco anteriore, comandato dalla leva sul manubrio, è indipendente ed aggiunge potenza frenante. Il sistema è stato a lungo collaudato da Brambilla e ciò nonostante non verrà impiegato in corsa fino al 1974 con la Guzzi 1000 della scuderia privata Segoni. La moto, che ha il motore della Le Mans portato a 1.000 da Scola, sviluppa 115 CV e, pilotata da Riva e Macchi, dimostra sul campo la efficacia della frenata integrale.



successo, ed il danno economico fu in parte ammortizzato proprio dalla V7 nelle varie versioni tra cui la Sport, che si vende bene e che, con alcuni aggiornamenti, diventa prima 750 S (1973) con freno a disco anteriore, e poi S3 (1975) con frenata integrale e comando cambio a sinistra.

Tutto è pronto quindi per l'entrata in catena di montaggio della Le Mans. Ma, a questo punto, siamo nel 1973, accade un fatto rilevante e destinato a pesare sulla storia della nuova moto. Alejandro de Tomaso, già proprietario dell'85% della Benelli e di una fabbrica che porta il suo nome di vetture sportive con motore Ford, acquista dalla SEIMM la Moto Guzzi. Gli effetti si vedono subito. De Tomaso ferma l'attività sportiva e, purtroppo, ferma anche la Le Mans, che necessita ancora di qualche intervento per "addomesticarla" all'uso stradale. Al suo posto promuove lo sviluppo delle Benelli-Guzzi 4 e 6 cilindri, convinto, visto il successo delle Honda 350, 500 e 750 Four, che sia il momento propizio per i plurifrazionati e che sia quella la moto che, adesso, chiede la clientela. Come si sa la 4 e la 6 cilindri italiane non furono un



Solo un anno e mezzo dopo, all'inizio del 1975, compreso l'errore, De Tomaso ritiene arrivato il momento della Le Mans e, bisogna dargliene atto, intensifica il lavoro e collabora in prima persona allo styling ed alla scelta delle finiture della moto. Siamo così arrivati al novembre 1975 quando, al Salone milanese, vengono presentate in contemporanea la S3 con frenata integrale, già disponibile, e la V850 Le Mans, che verrà commercializzata a partire dai primi mesi del 1976.

850 LE MANS II

L'arrivo sul mercato nel 1976 della BMW R100RS con la sua carenatura protettiva ed imponente inizia la moda delle "super-tourer" carenate. Tutte le Case motociclistiche si affrettano a mettere in catalogo almeno un modello con carenatura più o meno valida. La prima Guzzi supercarenata è la 1000 SP del 1978, che riscuote subito un buon successo per la bella linea ed il prezzo molto concorrenziale rispetto alla BMW.

La SP ha però un motore che, se molto elastico e dalla coppia vigorosa, non accontenta certo gli sportivi affamati di CV e velocità. Tre giorni prima del Salone di Colonia del settembre 1978, la Moto Guzzi presenta la 850 Le Mans II, con carenatura derivata da quella della SP e studiata nella galleria del vento. Il cockpit integrale porta il peso della moto a 228 kg (18 kg in più della prima versione) ed è costituito da 4 parti: le 2 semicarenate che avvolgono il motore, il cupolino fissato alla forcella ed il parabrezza fumè.



Elemento caratteristico è il "settore luminescente di pronto avvistamento" di colore arancione che contorna il faro rettangolare. La carenatura però non soddisfa completamente. Innanzitutto già le persone di statura media toccano fastidiosamente con le ginocchia i bordi della parte inferiore della carena, nonostante in questo punto siano applicati 2 cuscinetti di gomma. Per evitare questo inconveniente si è costretti ad arretrare sulla sella, il che comporta una maggiore estensione e carico delle braccia e del tratto cervicale della colonna vertebrale, con insorgenza di fastidiosi formicolii e dolori nei lunghi viaggi. Ma c'è anche un altro effetto negativo. Arretrando il peso si alleggerisce l'avantreno che, nonostante gli spoiler ad effetto deportante, ed anche a causa della notevole sezione frontale del cupolino, diventa molto sensibile alle irregolarità dell'asfalto ed al vento, soprattutto in sorpasso. Per non compromettere la

velocità di punta rispetto alla Le Mans I vengono modificati il rapporto di compressione del motore, il getto del massimo del carburatore, ed i raschiaolio dei pistoni per aumentare la scorrevolezza. La Le Mans II guadagna qualcosa in accelerazione ma è più lenta, anche se di poco, in velocità massima e consuma un po' di più.



Ma la moto piace. Piace il bel cruscotto aeronautico con 4 strumenti ed 8 spie, la soluzione dello sportellino con chiave che nasconde il tappo del serbatoio, piacciono i gadget delle 4 frecce d'emergenza e del faro regolabile a seconda del carico, piace la chiave d'accensione snodata che si integra perfettamente al cruscotto. Ma entusiasmo soprattutto la linea, per la quale si è disposti a sacrificare comodità e praticità. Del resto le buone qualità sono rimaste. Il bel telaio di Tonti, l'ammortizzatore di sterzo, le ruote coi cerchi in lega ed i grossi dischi della frenatura integrale con le pinze spostate dietro al fodero della forcella con corsa aumentata a 140 mm. Il dispositivo frenante viene anzi migliorato con l'introduzione di un ripartitore di carico sistemato dietro la maniglia di sollevamento, posteriormente alla fiancatina sinistra. Il nuovo elemento

introdotto tiene conto sia della pressione fatta sul pedale, sia del coefficiente di aderenza tra ruota e strada e fa sì che, eventualmente, sia la ruota posteriore a bloccarsi per prima, così da poter rimediare da parte del pilota.



Nuovi sono pure i comandi elettrici sul manubrio, con tasti in plastica di diversi colori per riconoscerli prontamente, e la sella, più piatta ed ospitale. La Le Mans II ha poi gli stessi optional della prima versione per potenziare le prestazioni. Il colore è unicamente il rosso con settori in nero opaco; poi, dal 1981, sarà disponibile anche bianca.

850 LE MANS III



Con la terza versione si chiude l'era delle Le Mans 850. La 1000 non otterrà lo stesso successo delle serie precedenti, complice un'estetica non proprio azzeccata, con la piccola ruota anteriore da 16", una ciclistica non a punto ed un motore che non esprime nulla di nuovo neppure nella seconda serie con ruota da 18". In più la concorrenza giapponese non le lascia scampo. Verso la fine degli anni 80 il fascino e le quotazioni delle Le Mans raggiungono il minimo storico.

I motociclisti italiani vogliono le 4 cilindri, le 4 valvole, ma anche la qualità dei montaggi e le raffinate ciclistiche delle moto giapponesi, tutte cose che la Le Mans non può dare. E così chi ne ha una fa fatica a venderla, anzi la svende, solo all'estero le cose vanno un pochino meglio.

Proprio quest'anno la terza serie della Le Mans compie 20 anni, essendo stata presentata il 3 giugno 1981. Rispetto alla versione precedente sono molte e consistenti le modifiche apportate. Esteticamente si torna ad un cupolino più piccolo, e quindi meno protettivo, ma immune dai problemi del precedente.



Anche le parti laterali della carenatura vengono notevolmente ridotte, restando solo lo spoiler ad effetto deportante. Il risparmio in termini di peso è di 6 kg, con 222 kg a vuoto. Come tradizione sia il nuovo cupolino sia gli spoiler sono studiati nella galleria del vento di Mandello. Il serbatoio della benzina ha una forma più moderna e maggiore capacità (25 litri di cui 3 di riserva), e nuovi sono i parafanghi, la sella con lo spoiler e le fiancatine.

Il cruscotto è rimpicciolito e porta solo 3 strumenti con al centro il grosso contagiri su sfondo bianco tipico delle moto da competizione degli anni 50 e 60. Il motore è oggetto di un profondo restyling tecnico-estetico. Le teste e i cilindri vengono squadrati similmente a quelli della serie V35/V50. Il rapporto di compressione cala a 9,8:1, le

canne dei cilindri sono trattate con procedimento nichel-silicio (brevetto Nigusil, cioè nichel-Guzzi-silicio) che conferisce estrema durezza e resistenza all'usura.



La coppa dell'olio, ferme restando le dimensioni esterne, ha il volume interno superiore, anche se la quantità di olio è sempre 3 litri. Nessuna modifica al gruppo frizione-cambio, sempre con l'optional di quello a denti dritti. L'albero del cardano è invece più lungo perché il forcellone oscillante è stato allungato di 2 cm. Anche il trave superiore del telaio è diverso in quanto ospita il nuovo sistema di depurazione dei vapori dell'olio, che rende la Le Mans III la prima moto italiana conforme ai severi regolamenti "antipollution" americani. Il sistema comprende 2 tubi di sfiato in gomma che portano i vapori dell'olio dal motore al trave del telaio che è collegato al nuovo filtro dell'aria a pannello dei carburatori. La taratura dei 2 carburatori varia nel getto del massimo, e nello spillo conico, mentre il nuovo filtro dell'aria in carta sostituisce i cornetti liberi delle precedenti versioni. Tutto nuovo anche l'impianto di scarico, con tubi e silenziatori cromati, che consente, unitamente alla nuova regolazione dei carburatori, di guadagnare 5 CV rispetto alla Le Mans II, salvo poi "rimangiarsi" causa l'assorbimento di potenza del sistema anti inquinante.



Immutato l'impianto frenante, mentre la forcella è dotata di ammortizzatori oleopneumatici sigillati con tubetto di compensazione e valvolina di gonfiaggio sullo stelo destro. L'allungamento della forcella, insieme a quello del forcellone oscillante, portano l'interasse da 1.470 mm a 1.505 mm, ed in effetti la terza serie è la più stabile alle alte velocità. Anche gli ammortizzatori posteriori sono pneumatici e collegati da un tubetto di compensazione. Di particolare effetto estetico e di pregevole lavorazione è la staffa di supporto in lega leggera delle pedane di guidatore e passeggero, mentre le leve dei comandi a pedale sono le stesse di prima. La moto è offerta in 3 colori : il classico rosso, il bianco panna ed un inedito grigio metallizzato, tutti con settori in nero lucido. La Le Mans III resta in listino sino alla fine del 1985, convivendo per un certo periodo con la Le Mans 1000 destinata a sostituirla.

I DIFETTI

Nonostante i tanti esemplari prodotti, anche la Le Mans non è esente da qualche difetto o problema. La prima versione è quella costruita con più cura e con i migliori accessori, un esempio è il manubrio Tommaselli cromato che poi diventerà in semplice tubo verniciato di nero sulle serie successive. La strumentazione è sempre stata un po' economica ed imprecisa, con gli indici che dopo poco tempo oscillano vistosamente ed il notevole "ottimismo" che contraddistingue il tachimetro. Il faro, mai allo iodio, non è sufficientemente potente, e ha il lampeggio che usa la luce anabbagliante.

Sulla seconda e terza versione i comandi elettrici sono approssimativi nel funzionamento e oltretutto sono gli stessi montati su modelli di classe e cilindrata ben inferiore. La potenza frenante dell'impianto integrale mette a volte in crisi la forcella, che sembra quasi "avvitarsi" su se stessa soprattutto azionando anche l'altro disco anteriore. Per ovviare a questo difetto veniva commercializzato un cavallotto o una piastra da montare a ponte tra gli steli che impediva questo svergolamento. La forcella inoltre era facile al tamponamento di fondo corsa, e a nulla valse il dispositivo oleopneumatico installato sulla terza serie. Anche gli ammortizzatori posteriori non sono mai stati all'altezza delle prestazioni della moto su nessuna delle tre versioni, anzi i peggiori sono proprio sulla III. Solo montando i Koni o i Marzocchi prodotti apposta, si migliorava la situazione.



I fianchi della carena della II, oltre ai già citati problemi di abitabilità, rendono complicata la normale manutenzione del motore, come la registrazione delle valvole e la regolazione dello spinterogeno. La III ha una posizione di guida troppo caricata sui polsi, e quindi stancante, soprattutto in città ed in montagna. La verniciatura tende ad opacizzarsi con il sole ed a staccarsi dalle parti in plastica; il bianco è ancor più delicato e tende a ingiallirsi coi trafileggi di benzina. Inoltre il fissaggio delle parti in plastica della carrozzeria è piuttosto impreciso. La sella della III, in espanso, tende a tagliarsi dove è maggiormente sollecitata ed è inoltre dura, spigolosa e scomoda per il passeggero. Il motore è esente da difetti di nascita, ma la catena della distribuzione diventa rumorosa dopo solo 20-30 mila km e richiede la sostituzione, anche perché il pattino di serie che la tiene in tensione è insufficiente, tanto che alcuni preparatori offrivano il kit con il tendicatena.

DE LA 850 LE MANS À LA 850 LE MANS III

INTRODUCTION

La V850 Le Mans était une moto extraordinaire, avec des années d'avance sur ses contemporaines italiennes et étrangères, une moto très rapide et sportive mais également adaptée aux longs voyages grâce à son extraordinaire fiabilité.

Ne nous accusez pas de patriotisme, mais peut-être parce qu'elle était si célèbre à l'époque et si convoitée par les amateurs de motos sportives, la Le Mans est restée dans le cœur de nombreux motocyclistes. Aujourd'hui encore, lorsqu'on regarde une Le Mans, on ne peut s'empêcher d'être charmé par son mélange de puissance, d'exclusivité, de compacité et de beauté essentielle.

Mais comment la Le Mans a-t-elle vu le jour ? Il serait trop simple ou du moins réducteur de dire qu'il s'agissait d'une V7 Sport avec un moteur porté à 850 cc. La Le Mans était une moto qui apportait quelque chose de nouveau au monde, aussi bien en ce qui concerne le système de freinage intégral mis au goût du jour, qui avait en fait déjà été anticipé de quelques mois avec la V7 Sport S3, que dans la tradition de l'entreprise de Mandello, en tant que première Moto Guzzi à être soigneusement étudiée dans un centre de design.

Présentée en novembre 1975 au Salon de l'automobile de Milan, la nouvelle moto sportive de la société Mandello, pour le meilleur et pour le pire, est immédiatement entrée dans le cœur des passionnés. Elle est dérivée des motos officielles qui ont pris la piste lors du Bol d'Or au Mans.

LES ORIGINES DE LA 850 LE MANS

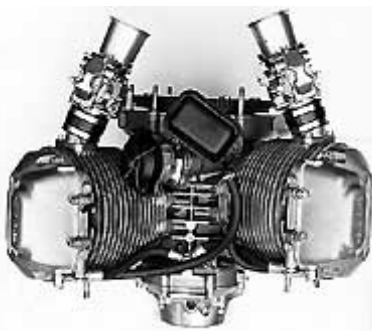
Il est clair que la Le Mans est née d'un développement de la série V7, le "plus" qui a été fondamental pour la relance de l'entreprise de Mandello après la terrible période du début des années 60 qui a conduit à sa fermeture. Pour éviter la faillite, la Società Esercizio Industrie Moto Meccaniche (SEIMM) est fondée le 1^{er} février 1967, avec des capitaux du groupe IMI.

C'est à cette époque qu'arrive un technicien prestigieux, Lino Tonti, qui est responsable de la transformation de la V7 en V7 Special. Afin de redonner du prestige à l'entreprise, mais aussi à des fins publicitaires, Tonti est chargé en 1969 d'étudier une moto capable de battre les records de vitesse de sa catégorie, sur la base de la V7 conçue par l'ingénieur Carcano.

L'ingénieur technicien a conçu deux moteurs, le premier de 739,3 cc (82x70 mm), pour entrer dans la classe des 750 cc, et le second de 757,5 cc (83x70 mm), qui est alors celui de la V7 Special.

Plusieurs records ont été obtenus sur le circuit de Monza en deux sessions, en juin et en octobre, les deux motos étant pilotées par des pilotes experts et des pilotes d'essai dont Vittorio Brambilla, Guido Mandracci, Roberto Patrignani et Alberto Pagani.

Tonti, qui est un passionné de course, comprend que les records sont une fin en soi, et que c'est la participation à la course qui plaît vraiment aux fans, qui sont ceux qui achètent les motos. Mais la V7 Special et les dérivés qui ont battu des records manquaient de poids, de maniabilité, de stabilité, en un mot, de châssis. Comme on le sait, c'est Tonti lui-même qui a créé le nouveau cadre "sur mesure" pour le moteur, si serré qu'il a fallu le rendre démontable pour y insérer la mécanique.



Naturellement, le moteur de la Special avait besoin de plus de puissance. L'encombrante dynamo a été retirée pour abaisser le centre de gravité et éviter les risques d'incendie, remplacée par l'alternateur. Le carter a été "renforcé" par des nervures, une nouvelle boîte de vitesses à 5 rapports a été construite, une nouvelle fourche a été montée et de nouveaux carburateurs ont été installés. La V7 Sport était née.

La moto fait ses débuts en course en juin 1971 aux 500 km de Monza, où elle se classe troisième avec les pilotes Riva et Piazzalunga. Encore une fois en 1971, à Vallelunga, Tino Brambilla et Cavalli arrivent en deuxième position et au Bol d'Or de la même année, la V7 arrive en troisième position. Le moteur a ensuite été porté à 850 cm³ et délivrait environ 70 ch à 7.500 tr/min. Peu après, la V850 Le Mans est présentée au grand public.

850 LE MANS (ABUSIVEMENT NOMMÉE - PAR LA SUITE - "LE MANS I")



La première série Le Mans est certainement la plus réussie de toutes les versions du glorieux bicylindre de Mandello.

Le prototype de cette Guzzi est équipé d'un moteur d'une cylindrée de 843,6 cc (83x78 mm) développant 82 ch à 7.500 tr/min, mais vous pouvez facilement atteindre 8.000 tr/min. Le couple maximum est atteint à 6.000 tr/min et nous parlons de performances excitantes, avec une vitesse de pointe de 225 km/h et 12,25 secondes sur les 400 mètres, obtenues par Vittorio Brambilla sur le circuit de Monza.

Un “cul de selle” intégré à la selle et un tête de fourche peint, comme le réservoir, en vert foncé type Moto Guzzi “huit cylindres”. Sur tout cela, se détachent les 3 puissants disques de frein, 2 de 300 mm sur la roue avant et un de 240 mm sur la roue arrière. C’est là que réside la grande nouveauté, car la Le Mans est équipée du système de freinage intégral, couvert par un brevet Moto Guzzi et développé en collaboration entre Lino Tonti et l’industrie du freinage Brembo. Lorsque la pédale de frein arrière est enfoncée, les disques arrière et avant gauche sont activés simultanément, tandis que le deuxième disque avant, commandé par le levier situé sur le guidon, est indépendant et ajoute de la puissance de freinage. Le système avait été testé par Brambilla depuis longtemps, mais n’a été utilisé en course qu’en 1974 avec la Guzzi 1000 de l’équipe privée Segoni. La moto, dont le moteur du Mans a été porté à 1000 par Scola, développe 115 cv et, pilotée par Riva et Macchi, démontre l’efficacité du freinage intégral sur le terrain.



Tout était prêt pour que la Le Mans entre en production. Mais c’est à ce moment-là, en 1973, que se produit un événement important qui va influencer l’histoire de la nouvelle moto. Alejandro de Tomaso, qui possédait déjà 85 % de Benelli et une usine qui portait son nom pour produire des voitures de sport à moteur Ford, a acheté Moto Guzzi à la SEIMM. Les effets sont immédiatement visibles. De Tomaso a arrêté l’activité sportive et, malheureusement, a également arrêté la Le Mans, qui avait encore besoin de quelques travaux pour la “dompter” en vue d’un usage routier. Au lieu de cela, il a encouragé le développement des 4 et 6 cylindres Benelli-Guzzi, convaincu, étant donné le succès des Honda 350, 500 et 750 Four, que le moment était venu pour les moteurs multicylindres et que c’était la moto que les clients voulaient. Comme on le sait, les 4

et 6 cylindres italiens ne furent pas un succès, et le préjudice économique fut en partie compensé par la V7 dans ses différentes versions, dont la Sport, qui se vendit bien et qui, avec quelques mises à jour, devint d’abord la 750 S (1973) avec frein à disque avant, puis la S3 (1975) avec freinage intégral et commande de vitesse à gauche.



Seulement un an et demi plus tard, au début de l’année 1975, ayant réalisé son erreur, De Tomaso sent que le temps est venu pour la Le Mans et, à son crédit, intensifie son travail et collabore personnellement au style et au choix de la finition de la moto. Nous sommes alors en novembre 1975 lorsque, au Salon de Milan, la S3 à freinage intégral est présentée en même temps que la V850 Le Mans, qui sera commercialisée dès le début de 1976.

850 LE MANS II

L’arrivée sur le marché en 1976 de la BMW R100RS avec son carénage protecteur et imposant, a lancé la mode des “super-tourers” carénés. Tous les constructeurs de motos se sont empressés de mettre au moins un modèle avec un carénage plus ou moins valable dans leur catalogue. La première Guzzi avec un super carénage fut la 1000 SP en 1978, qui connut un succès immédiat grâce à ses belles lignes et son prix très compétitif par rapport à la BMW.

La SP, cependant, avait un moteur qui, bien que très souple et doté d’un fort couple, n’était certainement pas en mesure de satisfaire les sportifs avides de puissance et de vitesse. Trois jours avant le Salon de Cologne en septembre 1978, Moto Guzzi présente la 850 Le Mans II, avec un carénage dérivé de celui de la SP et étudié en soufflerie. Le cockpit intégral porte le poids de la moto à 228 kg (18 kg de plus que la première version) et se compose de 4 parties : les 2 bas de carénage qui entourent le moteur, le tête de fourche et le pare-brise fumé.



Un élément caractéristique est la bande fluo orange de part et d’autre du phare rectangulaire. Cependant, le carénage n’est pas entièrement satisfaisant. Tout d’abord, même les personnes de taille moyenne touchent déjà fâcheusement les bords de la partie inférieure du carénage avec leurs genoux, malgré le fait que deux coussinets en caoutchouc soient installés à cet endroit. Pour éviter cela, il faut se pencher en arrière sur la selle, ce qui entraîne une plus grande extension et une plus grande charge sur les bras et la colonne cervicale, d’où des picotements et des douleurs désagréables sur les longs trajets. Mais il y a aussi un autre effet négatif. Le carénage rend le train avant très sensible aux irrégularités de l’asphalte et au vent, surtout lors des dépassements, malgré les spoilers prévus pour “appuyer” la moto au sol. Afin de ne pas compromettre la vitesse de pointe par rapport à la Le Mans I, le taux de compression du moteur, le

gicleur principal du carburateur et les segments racleurs du piston ont été modifiés pour augmenter la douceur. La Le Mans II gagne un peu en accélération mais est plus lente, même si ce n’est que légèrement, en vitesse de pointe et consomme un peu plus de carburant.

850 LE MANS III

Cette année, la troisième série du Mans fête ses 20 ans, après avoir été présentée le 3 juin 1981. Par rapport à la version précédente, de nombreux changements ont été apportés. Esthétiquement, on assiste à un retour à un carénage plus petit, et donc moins protecteur, mais immunisé contre les problèmes du précédent.



Les parties latérales du carénage sont également réduites de manière significative, seul le spoiler restant pour un effet d'appui. Le gain de poids est de 6 kg, avec 222 kg à vide. Conformément à la tradition, le nouveau carénage et les spoilers sont conçus dans la soufflerie de Mandello. Le réservoir de carburant a une forme plus moderne et une plus grande capacité (25 litres dont 3 de réserve), et les garde-boues, la selle avec becquets et les côtés sont nouveaux.

Le tableau de bord est plus petit et ne comporte que trois instruments, avec le grand tachymètre au centre sur un fond blanc typique des motos de course des années 50 et 60. Le moteur a fait l'objet d'un profond restylage technique et esthétique. Les têtes et les cylindres sont carrés, comme ceux des séries V35/V50. Le taux de compression tombe à 9,8:1, les chemises de cylindre sont traitées avec un procédé nickel-silicium (brevet Nigusil, c'est-à-dire nickel-Guzzi-silicium) qui leur confère une dureté et une extrême résistance à l'usure.



Le carter d'huile, tout en conservant les dimensions extérieures, a un volume interne plus important, bien que la quantité d'huile soit toujours de 3 litres. L'ensemble embrayage/boîte de vitesses n'a pas été modifié, avec toujours l'option de pignons à taille droite. L'arbre de transmission est plus long car le bras oscillant a été allongé de 2 cm. La poutre supérieure du cadre est également différente car elle abrite le nouveau système d'épuration des vapeurs d'huile, faisant de la Le Mans III la première moto italienne à se conformer aux strictes réglementations américaines "antipollution". Le système comprend 2 tuyaux de ventilation en caoutchouc qui transportent les vapeurs d'huile du moteur vers la poutre du châssis, qui est reliée au nouveau filtre à air. Les réglages des 2 carburateurs varient au niveau du gicleur principal et de l'aiguille conique, tandis que le nouveau filtre à air en papier remplace les cornets "libres" des versions précédentes. Le système d'échappement est également nouveau, avec des tuyaux et des silencieux chromés, ce qui, avec le nouveau réglage du carburateur, permet un gain de 5 ch par rapport à la Le Mans II, mais le "reperd" ensuite en raison de

l'absorption de puissance du système antipollution.



Le système de freinage est inchangé, tandis que la fourche est équipée d'amortisseurs hydropneumatiques étanches avec tube de compensation et valve de gonflage sur le tube droit. L'allongement de la fourche, associé à celui du bras oscillant, fait passer l'empattement de 1.470 mm à 1.505 mm et, de fait, la troisième série est la plus stable à haute vitesse. Les amortisseurs arrière sont également pneumatiques et reliés par un tube de compensation. Le support en alliage léger des repose-pieds du pilote et du passager est particulièrement attrayant et joliment réalisé, tandis que les leviers de commande aux pieds sont les mêmes qu'auparavant. La moto est proposée en trois coloris : rouge classique, blanc crème et un tout nouveau gris métallisé, tous avec des bandes noir-brillant. La Le Mans III est restée en production jusqu'à la fin de 1985, cohabitant pendant un certain temps avec la Le Mans 1000 qui était destinée à la remplacer.



Avec la troisième version, l'ère du Le Mans 850 s'est achevée. La 1000 n'a pas connu le même succès que ses prédécesseurs en raison de son esthétique médiocre avec une petite roue avant de 16 pouces, un châssis mal réglé et un moteur qui n'exprimait rien de nouveau même dans la deuxième série avec des roues de 18 pouces.

[NDLR : On parle souvent de 1000 Le Mans IV et de 1000 Le Mans V. Ni l'une ni l'autre n'ont existé, mais la "V" désigne les dernières Le Mans montées en 18" à l'avant]

De plus, la concurrence japonaise ne lui a laissé aucune chance. Vers la fin des années 80, la fascination et les prix des Le Mans ont atteint leur niveau le plus bas.

Les motocyclistes italiens voulaient 4 cylindres, 4 soupapes, mais aussi la qualité de fabrication et le châssis raffiné des motos japonaises, toutes choses que la Le Mans ne pouvait fournir. Et donc, ceux qui en ont une ont du mal à la vendre ; ce n'est qu'à l'étranger que les choses vont un peu mieux.

LES DÉFAUTS

Malgré les nombreux exemplaires produits, même la Le Mans n'est pas exempte de défauts et de problèmes. La première version est celle qui est construite avec plus de soin et avec les meilleurs accessoires : un exemple est le guidon chromé

Tommaselli, qui devient ensuite un simple tube peint en noir sur la série suivante. L'instrumentation a toujours été un peu bon marché et imprécise, les aiguilles oscillant ostensiblement après peu de temps et le compteur de vitesse faisant preuve d'un remarquable "optimisme". Le phare avant, jamais à iode, n'est pas assez puissant et dispose de clignotants utilisant des ampoules de feux de stationnement.

Sur les deuxième et troisième versions, les commandes électriques ont un fonctionnement approximatif et sont, en outre, les mêmes que celles qui équipent les modèles de classe et de cylindrée bien inférieures.

La puissance de freinage du système intégral malmène parfois la fourche, car elle semble presque "tourner" sur elle-même, surtout lorsque l'autre disque avant est également activé. Pour pallier ce défaut, une plaque de renfort a été commercialisée pour être montée en pont entre les tubes de fourche afin d'empêcher cette torsion.

La fourche talonnait facilement, et le dispositif hydro-pneumatique installé sur la troisième série était inutile. Même les amortisseurs arrière n'ont jamais été à la hauteur des performances de la moto sur aucune des trois versions, les pires sont même sur la III. Ce n'est qu'en montant des amortisseurs Koni ou Marzocchi spécialement conçus à cet effet que la situation s'est améliorée.



Les côtés du carénage de la Le Mans II, en plus des problèmes d'habitabilité déjà décrits, rendent compliqué l'entretien normal du moteur, comme le réglage des soupapes et le réglage du distributeur.

Le III a une position de conduite trop chargée pour les poignets, et donc fatigante, surtout en ville et en montagne. La peinture a tendance à se ternir au soleil et à se décoller des parties en plastique ; le blanc est encore plus délicat et a tendance à jaunir avec les fuites de carburant. En outre, la fixation des parties en plastique de la carrosserie est assez imprécise.

La selle du III, en mousse, a tendance à se couper là où elle est le plus sollicitée et est également dure, anguleuse et inconfortable pour le passager.

Le moteur est exempt de défauts de naissance, mais la chaîne de distribution devient bruyante après seulement 20-30.000 km et doit être remplacée, également parce que le patin standard qui la maintient en tension est insuffisant, à tel point que certains équipementiers ont proposé un kit avec le tendeur de chaîne.

[*NDLR : le "vrai" tendeur de chaîne apparaîtra en 1985 avec les 1000 Le Mans*]