



MOTO GUZZI LE MANS MOJA MOTKA

Miloš Ješe, Codelli klub Ljubljana

Bogata zgodovina Guzzijevih športnikov s prostorninami motorjev 1/2 litra ali več je bila v 50-ih in še posebej v 60-ih letih prekinjena zaradi, recimo temu, avtomobilskega »buma«, ki je kar pometel z motocikli in potisnil v večna lovišča marsikaterega evropskega proizvajalca motorjev. Še posebej proizvajalce motociklov z motorji večjih prostornin. Ampak časi so se z začetkom 70-ih let prejšnjega stoletja v tem pogledu vendarle obrnili nekoliko na bolje. Tudi pri Guzziju, ki je v tistih letih na trg spravil prodajno uspešnico V7 sport, malo pozneje pa na isti osnovi še model »Le Mans«. Ta je potem v različnih variantah in z različnimi

prostorninami motorjev, bodisi z 850 ccm ali pa s 1000 ccm, kar 18 let (do leta 1993) vladal v špici Guzzijevega proizvodno-prodajnega programa. In ob tem postal motoristična legenda. Jaz pa z njim.

Vse skupaj pa je šlo nekako takole:

Gordana, moja ljubezniva življenjska sopotnica, se je pred 15-imi leti odločila, da mi za abrahama podari starodobni motor. Po posvetovanjih, ki so seveda tekla za mojim hrbtom, v glavnem z Aljošo, ji je le-ta pravilno predlagal, naj me vendar vpraša, kaj si zares želim. Glede na to, da sem imel v tistem času v štalci že svojo zvesto delavko jawo 250, letnik 1957, ki me še vedno vsakega januarja poslušno vozi po rallyjih na Krasu, sem si želel nekaj drugačnega. Večjega.

Glede na privarčevano vsoto v Gordaninem mošnjičku sem imel teoretično kar veliko izbiro, a že od vsega začetka je bil v igri predvsem moto guzzi »Le Mans«, I.serija. Probal sem Dejanov »Le Mans« II in sline so se mi še dodatno zacedile.

Izlet Codelli kluba na sejem Mostra Scambio v Reggio Emilia aprila 2005, je bil tako pravi trenutek resnice. V mošnjiček sem še malo dodal in začel iskati svojo lepotico. Najprej zagledam rdečo Motko. V dobrem stanju, a potrebno prenove. Kar precej zanimanja je bilo zanjo, cena je bila na limitu mošnjička. Nič, greva z ženo na pijačo, da se lažje odločim. OK, bova kupila. Ko prideva do



IZPUŠNA CEV LAFRANCONI, DODATNA ZALOGA MOČI

prodajalca, vskoči nek Poljak in sprejme zahtevano ceno. Kot sem pozneje izvedel, je šla za 4.800€. Jaz bi dal več, a je prodajalec rekel, »skuzi dža venduta«. Torej, žal prodano. V redu, gremo dalje. Prikaže se spodobno obnovljena Motka v modri barvi. Prodajalec na listek napiše zadnjo ceno 7.200€. Motka je bila vredna te cene, a trenutno je bil mošnjiček presuh. Gordani rečem, vidiš taka mora biti, le da v RDEČI barvi. Postavljena na realna tla, greva spet naprej. Prikaže se štant z laverdo 1000, guzzijem V7, hondo 750 F in za povrhu še s popolnoma obnovljeno Motko RDEČE barve. Da dol padeš. To je tisto, kar si želim! Poslikam, lahko sem se tudi usedel nanjo, lepo je vžgala, le listek z zadnjo ceno je bil zelo realen; enako kot modri model. Ugotovitev je bila neizprosna - ne bo šlo! Odšla sva, a se po pijači vseeno vrneva in vzameva prodajalčeve podatke, ki je kar čutil, da bom slej ko prej prišel po motor v Carpi. Na povratku v avtobusu so vsi spraševali, ali sem kupil motor, saj je bila izbira res velika. Toliko Le Mansov na kupu v Reggio še nisem videl, pa drugod tudi ne. Izgovarjal sem se, da Motka pač ne bi šla v prtljažnik, končno pa sem dahnil resnico, da je bil pač mošnjiček presuh. Veliko od njih je bilo pripravljenih posoditi denar. Hvala fantje!

Tisti »slej ko prej« se je torej zgodil le teden dni pozneje. Saj ni moglo biti drugače? Zdaj

je Motka - moto guzzi Le Mans 850, I.serija, letnik 1976, že 15 let pri meni. V prvih letih sva delala po 12 tisoč km na leto, zadnje čase pa precej manj. Preplezala sva vse ceste po Dolomitih, bila na zboru moto guzzijev v Mandelu in drugod.

Ker sem bil po ravnem mnogo hitrejši od ostalih Le Mansov, sem poklical restavratorja Paula, katere bate mu je pravzaprav vgradil. Odgovoril je, da je kubatura malo pojačana. In ker sem pojačan tudi sam, je to kar prav. Končna brzina, merjena po števcu na novjšem ducatiu, je 220km/h. Lafranconi izpuha pa pripomoreta k bolj veličastnemu odmevu.

Motko redno vzdržujem, letos sem napravil večji servis in zamenjal gume. Prave preizkušnje to sezono ni bilo. Najprej me marca ustavi koronavirus, nato pa še zamenjava golenka (kolena) na moji nogi. Upam, da bova prihodnje leto ponovno naredila kako večjo pustolovščino, brez virusnih zapor.

Gordana, glavna financerka projekta »50 - Motka« pa se z menoj še ni peljala. Menda preveč piha.

Pa še nekaj osnovnih tehničnih podatkov:

Motor: zračno hlajeni dvovaljnik V oblike z 90° naklonom, nekaj manj kot 850 ccm prostornine, 70 KM pri 7.000 obr./min.

Prenos: 5-stopenjski menjalnik s kardanom

Zavore: koluti z integralnim sistemom zaviranja

