



Tekst & foto's: Ad van Boheemen

Bigwin 62



# Minder gewicht is meer GUZZI

**Licht, snel en sportief, zo zag de droommotor van Maarten Speet eruit en dat het een Guzzi moest zijn stond niet ter discussie, want met dat Italiaanse merk had Maarten al redelijk wat ervaring.**

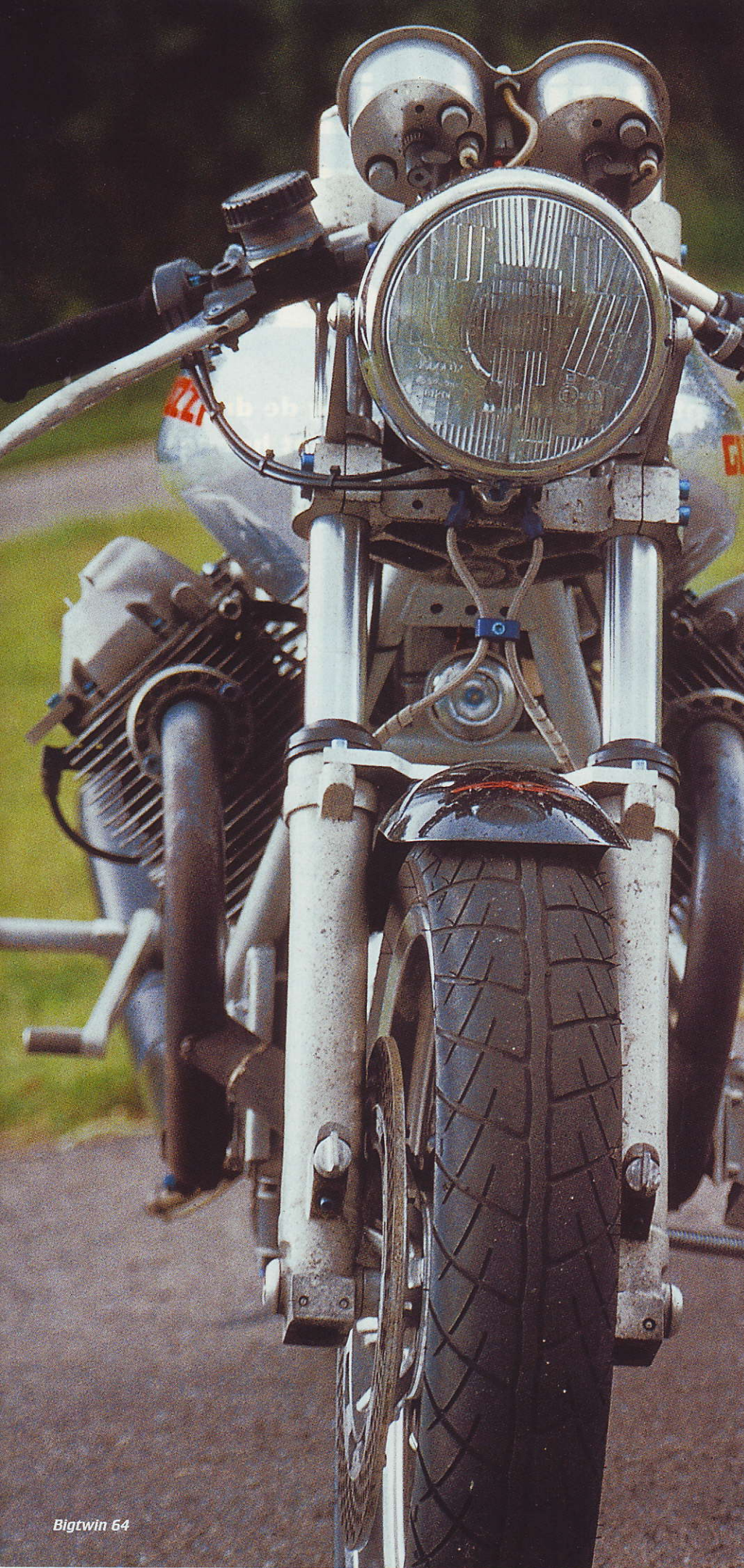
Tien jaar heeft Maarten nodig gehad om een Yamaha XS500 af te raggen en toen deze achtklepper eindelijk rijp was voor de sloop, viel zijn oog op een zware twin. Zou hij een BMW kopen of toch die Guzzi T3 California? Uiteindelijk koos hij voor de V-twin en dat bleek het begin te zijn van een langdurige Italiaanse liefdesrelatie. Veel jaren en een heleboel kilometers later was de T3 toe aan een grote revisie. Omdat deze motor zijn enig vervoermiddel was besloot Maarten er eerst een andere motor bij te kopen zodat hij gedurende de sleutelperiode toch mobiel was. Hij schafte een Le Mans II aan. Veertien maanden later was de T3 weer rijklaar en Maarten had niets meer om handen. De sportieve rijstijl van de Le Mans beviel zo goed dat hij besloot een café-racer te gaan bouwen, waarbij hij werd geïnspireerd door de Ducati 900SS (met koningassen) en de Triton.

## **DE SLIJPTOL**

Het was nu de kunst om een geschikte motor te

vinden die als basis kon dienen voor het eigenbouwproject. Bij een bekende Nijmeegse Guzzi-dealer, zag Maarten een Le Mans II (te herkennen aan zijn ronde cilinders; de latere modellen hadden hoekige cilinders) uit 1981 staan die door de vorige eigenaar al licht verbouwd was en waar diverse interessante spulletjes op zaten. Voor f 6200,- werd hij de nieuwe eigenaar. De motor had 85.000 km. op de teller maar hij liep goed en op weg naar Amsterdam kwam de naald van de snelheidsmeter op de 185 km/uur (in de regen!). Dat leek dus een veelbelovend begin! Thuis aangekomen werd de motor in de schuur gezet en hij heeft in Le Mans II – uitvoering nooit meer asfalt geroken. Inmiddels had Maarten al een verbouwingsplan opgesteld en met behulp van de computer een lijst gemaakt van alle onderdelen die hij wilde of moest vervangen en van alle werkzaamheden die moesten worden verricht. Bij het demonteren van de motor was de slijptol één van de meest gebruikte gereedschappen, want ieder overbodig beugeltje of aansluitpunt werd verwijderd. De motor moest zo licht mogelijk worden onder het motto: 'minder is meer'. Minder gewicht betekent meer topsnelheid, meer acceleratie, meer remvermogen, meer stuurplezier, meer wegligging. Bovendien was het streven het zwaartepunt van de motor zoveel mogelijk naar beneden te verplaatsen. Dat laatste is





bereikt door 17 inch wielen met laagprofiel banden te gebruiken, de accubak onder de versnellingsbak te monteren en een Ducatizitje te gebruiken waardoor de zithoogte met 4 cm. verlaagd is. Bovendien is de remklauw van de achterrem verhuisd van boven naar onder de achtersvork.

### **ALUMINIUM, TITANIUM EN MAGNESIUM**

Het is geen eenvoudige en zeker geen goedkope klus om een dikke Guzzi een afslankcursus te geven. Het uitgangspunt is wel simpel: alles wat niet

strikt noodzakelijk is verdwijnt in het grijze archief.

Hierbij moet je onder andere denken aan richtingaanwijzers, zijdeksels, stuurkuipje, achterspatbord, overbodige bedrading, een deel van het achterframe, enz. Zoveel mogelijk stalen onderdelen (schetsplaten, vulbussen, voetsteunen e.d.) zijn vervangen door delen van aluminium en er zitten nu zelfs kroonplaten van magnesium op. De achtersvork komt van de BOTT-racer van Jens

Hoffmann uit Duitsland en is ook van aluminium; dat leverde een gewichtsbesparing op van 2,5 kg. Alle bouten en moeren zijn vervangen door aluminium of titanium exemplaren en dat deed extra pijn in de portemonnee. Een titanium M8-bout kost al gauw f 20,- per stuk plus een tientje voor de moer. Titanium is minstens zo sterk als staal maar het is 40% lichter. Omdat bij een motorfiets veel bouten en moeren worden gebruikt, levert dit uiteindelijk een behoorlijke gewichtsbesparing, zowel bij de motor als in je beurs. Zelfs de olie-aftapplug in het carter is nagemaakt in aluminium en voor de claxon heeft Maarten een minitoeter-tje van 6 cm doorsnede genomen. Hierbij geldt: alle beetjes helpen.

### **ALUMINIUM VLEGWIEL**

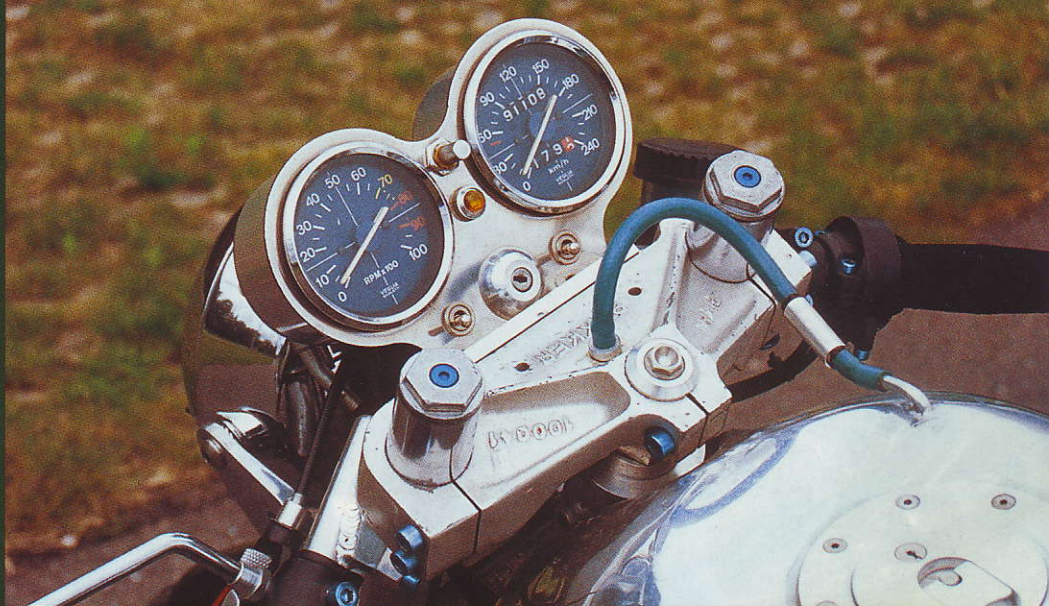
Ook inwendig zijn de vetrandjes verwijderd. Het blok moest toch uit elkaar om gereviseerd en getuned te worden en dat was een goede gelegenheid om ook hier de kilo's te verminderen. De distributietandwielen zijn vervangen door aluminium tandwielen, de kleppenhuizen lijken wel gatenkaas en er zit nu een aluminium vlegwiel in dat 3 kg. lich-



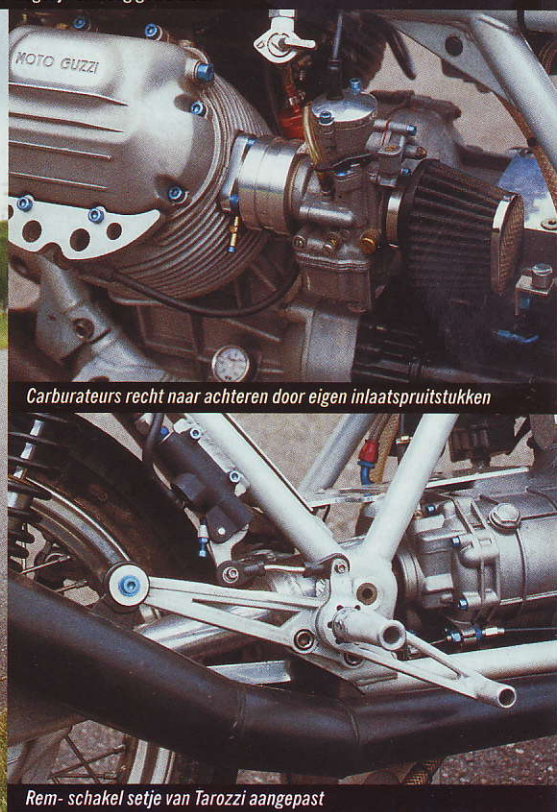
ter is dan het origineel. Bijkomend effect is tevens dat de Guzzi nu veel sneller op toeren komt. Het wekt dan ook geen verbazing dat deze café-racer een heel wat feller uitlaatgeluid maakt dan een standaard Guzzi. Toen het blok open lag bleek dat de nokkenas bijna vierkant was en hoognodig moest worden vervangen (en dan toch nog 185 rijden!). Er is een nokkenas van een V7 Sport in gekomen, waardoor de motor vanaf 3000 toeren trekt, en de cilinderinhoud is vergroot naar 996 cc door cilinders met een 7 mm grotere boring te monteren. Hogere zuigers zorgen voor een compressieverhouding van 11:1. De drijfstangen zijn vervangen door Carillo drijfstangen. De koppelen zijn geflowed en uitgeliterd (het volume van de twee cilinderkoppelen is nu exact gelijk) en zijn voorzien van twee bougies. Er is een elektronische ontsteking gemonteerd en de inlaatspruitstukken zijn vervangen door exemplaren van aluminium. Normaal staan de carburateurs naar binnen gericht maar bij deze café-racer staan ze recht naar achteren en zijn ze voorzien van K&N filters. De startmotor is vervangen door een elektrisch been van Valeo, want die is kleiner en anderhalf kilo lichter dan de originele Bosch. Ook de accu is met zijn 16 Ampère een lichtgewicht en is net sterk genoeg om de Guzzi aan de praat te krijgen. Het resultaat van deze afslankkuur is dat Maartens café-racer 42 kg minder weegt dan een standaard Le Mans. Laat je trouwens niet voor de gek houden door de fabrieksgegevens! De 850T werd opgegeven voor 235 kg en de Le Mans voor slechts 196 kg terwijl beide motoren heel veel onderdelen gemeen hebben. 196 kg klonk natuurlijk veel sportiever dan 235, daarom hebben de Italianen het bij de gewichtsopgave van de Le Mans niet zo nauw genomen met de waarheid.

## ROESTVAST STAAL

Het zitje komt van een Ducati Yellow Sport en is enigszins aangepast. Het achterspatbord is weggelaten en bij invaren komt het achterwiel in de holte van het zitje. De carterinhoud is vergroot door tussen het carter en de pan een tussenring van magnesium te plaatsen. Hierdoor is de druk in het carter afgenomen en spuit de motor geen olie meer uit de caterontluchting. Zo'n tussenring is ook te koop van aluminium maar die is 900 gram zwaarder, vandaar dat Maarten voor magnesium heeft gekozen. De benzinetank, gemaakt door WBO in Duitsland, is van aluminium en kan 28 liter brandstof bevatten. Als tankdop is een vliegtuigsluiting gebruikt. De clip-ons van Harris zijn ook van aluminium en zijn bevestigd m.b.v. één aluminium bout. Voor sommige onderdelen is roestvast staal toegepast bijvoorbeeld voor de wielassen, de assen van de swing-arm, de accubak en voor



*De kroonplaten zijn van magnesium en de voorvorkpoten zijn zover mogelijk omhoog getrokken.*

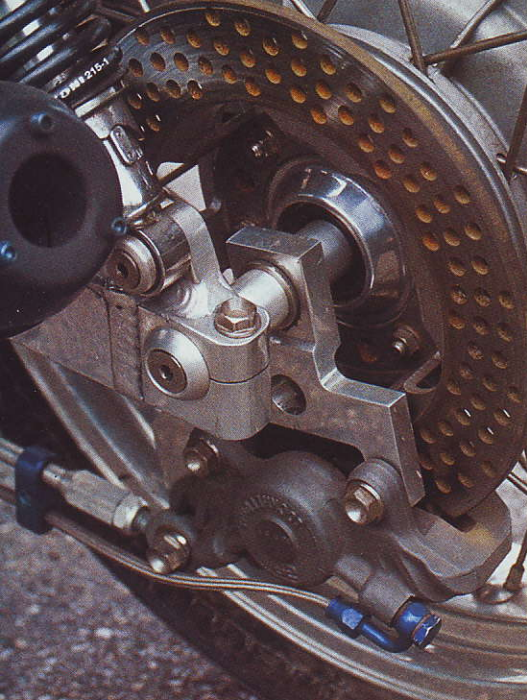


*Carburateurs recht naar achteren door eigen inlaatspruitstukken*

*Rem- schakel setje van Tarozzi aangepast*



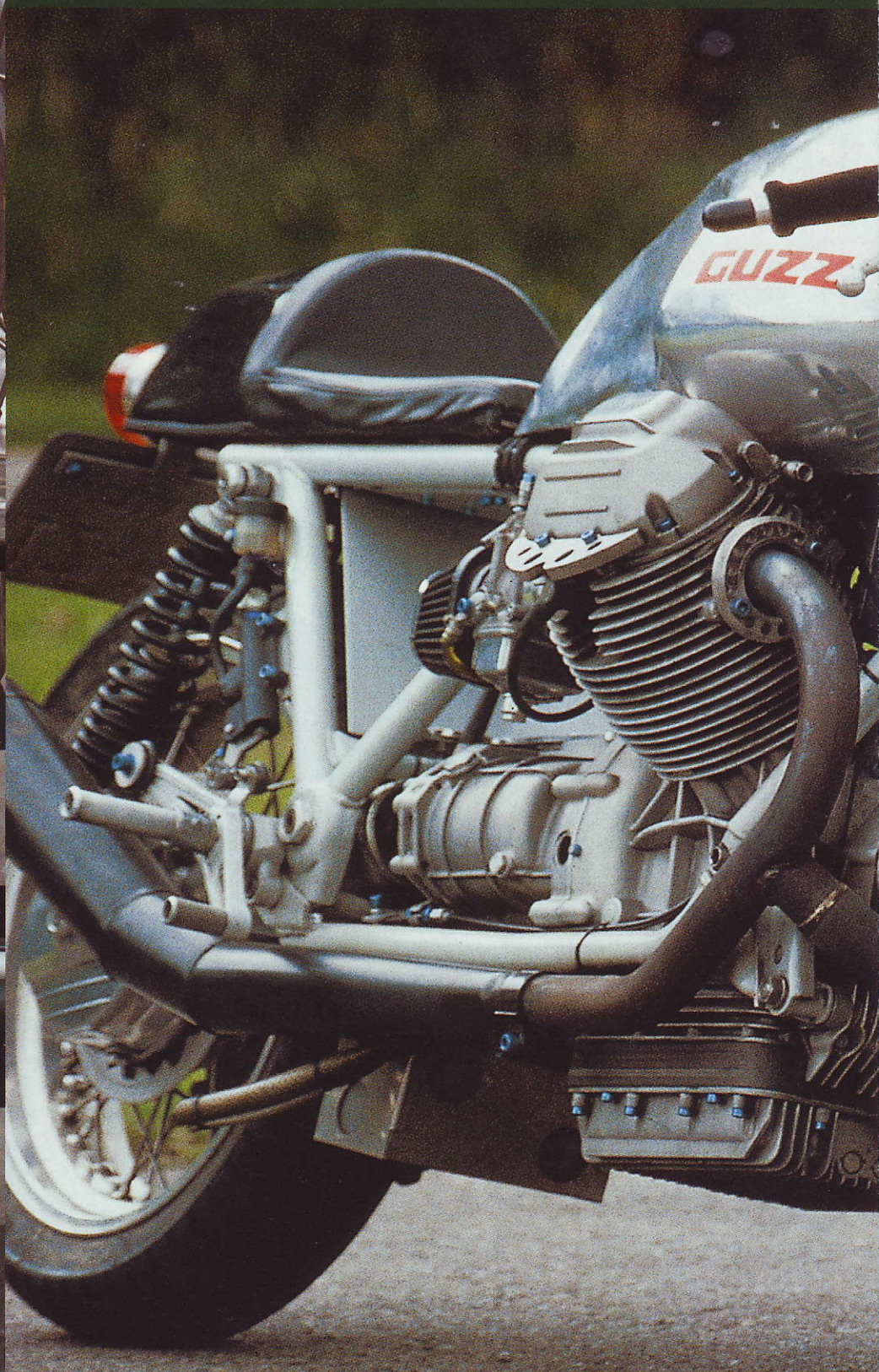




De rem is van boven de swingarm naar onderen verhuisd



de carterinhoud is vergroot door een tussenring van magnesium te monteren; de accubak hangt nu voor het achterwiel

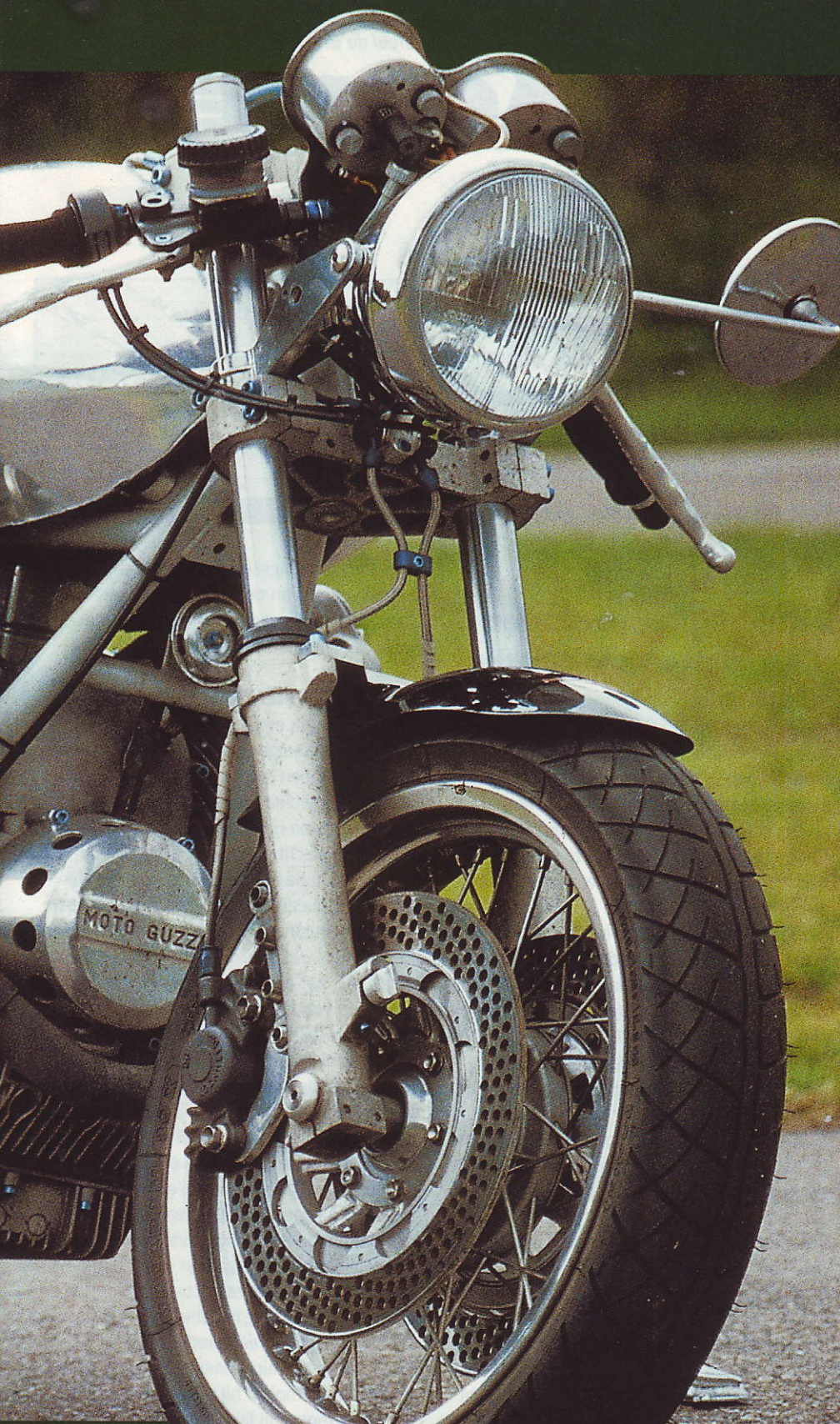


het dashboard. Uiteraard zijn de assen hol geboord en in de drie remschijven zijn extra gaatjes geboord. Het enige onderdeel waarbij Maarten geen concessies heeft gedaan is de zijstandaard. Het standaard exemplaar is een klein wiebelig dingetje, daarom heeft hij er een zware en stevige poot van een California op gezet, maar die is wel een stukje ingekort. Door de 17 inch wielen (18 inch is stan-

daard) is de eind-overbrenging 7% verlaagd. Dit is de reden waarom deze café-racer geen hogere topsnelheid heeft dan een gewone Le Mans, maar hij komt wel veel sneller op toeren en laat iedere standaard Guzzi zijn achterlicht zien als het stoplicht op groen springt.

Met deze motor heeft Maarten diverse prijzen gewonnen op café-racer treffens en in 1996





is hij door de Moto Guzzi Club uitgeroepen tot Moto Guzzi van het jaar. De Café-Racer wordt niet alleen gebruikt om mee te pronken want Maarten is een 'echte' motorrijder, die zijn Guzzi's ook gebruikt voor woon-werk verkeer. Hij rijdt meer dan 20.000 km per jaar. Wie denkt dat deze Guzzist nu niets meer te

doen heeft, slaat de plank mis want hij is al bezig met een volgend project. In de afgelopen jaren heeft Maarten diverse ideeën opgedaan die hij in zijn volgende project wil verwerken. Dat wordt een moderne café-racer en het moet bovendien de lichtste 'grote' Guzzi van Nederland worden.

## TECHNISCHE GEGEVENS

### Algemeen

Eigenaar: Maarten Speet  
Bouwer: eigenaar  
Merk motor: Moto Guzzi  
Type motor: Café-Racer  
Bouwtijd: 2 jaar

### Motor

Merk: Moto Guzzi, Le Mans II  
Bouwjaar: 1981/1996  
Tuner: Maarten Speet/Charles Rice/Misano Motors  
Aantal cilinders: 2  
Cilinderinhoud: 996 cc  
Boring x slag: 90x78 mm  
Compressieverhouding: 11:1  
Cilinder(s): Gilardoni  
Zuiger(s): Gilardoni  
Drijfstenen: Carillo  
Krukas: Moto Guzzi, aluminium vliegwiel  
Koppen: Moto Guzzi, twin spark, geflowed  
Nokkenas: V7 Sport  
Kleppen: inlaat 44 mm; uitlaat 37 mm  
Bougies: 2 x 2 Champion  
Carburateur(s): 2 stuks Dell'Orto PHF36  
Smeersysteem: wet-sump  
Oliepomp: 'hoog' model  
Olie: Castrol RS  
Dynamo: Bosch  
Ontsteking: Silent Hektick (elektronisch)  
Luchtfilter(s): K&N ovaal  
Starter: startmotor Valeo  
Uitlaatsysteem: Stucchi bochten 40mm  
Dempers: Stucchi

### Versnellingsbak

Merk: Moto Guzzi, Le Mans II  
Jaar: 1981  
Aantal versnellingen: 5  
Koppeling: droge plaat (standaard)  
Distributie aandrijving: aluminium tandwielen

### Frame

Merk: Moto Guzzi  
Type: Tonti, kort, wielbasis 1470mm  
Jaar: 1981  
Benzinetank: aluminium WBO  
Inhoud: 28 liter  
Zadel: Ducati, Yellow Sport  
Accu: 16 A  
Bedrading: eigenbouw  
Voetsteunen: aluminium, Tarozzi  
Rem-/schakelset: aluminium, Tarozzi  
Achtervork: aluminium, ex-Jens Hoffmann  
Schokbrekers: Koni  
Achterspatbord: = nummerplaat  
Achterlicht: aluminium V7 Sport  
Nummerplaat houder: eigenbouw

### Voorvork

Merk: Marzocchi met WP veren, instelbaar  
Kroonplaten: magnesium, Nico Bakker  
Stuur: aluminium, clip-ons, Harris  
Koplamp: Moto Guzzi 1000S  
Koplamp-oren: Moto Guzzi California III  
Km.teller/snelheidsmeter: Veglia  
Toerenteller: Veglia  
Dashbord: rvs, Moto Spezial  
Stroomlijn/Kuip: n.v.t.  
Voorspatbord: onbekend

### Voorwiel

Naaf: Guzzi  
Rem: Guzzi schijven, Lockheed remtangen, Brembo pomp  
Velg: aluminium, Akront 17" x 3"  
Band: Michelin Macadam 90  
Bandenmaat: 110/70 x 17

### Achterwiel

Naaf: Guzzi  
Rem: Guzzi schijf, Lockheed remtang, Brembo pomp  
Velg: Akront  
Band: Michelin Macadam 90  
Bandenmaat: 130/70 x 17  
Aandrijving: cardan

### Prestaties

Vermogen: 72 pk aan achterwiel bij 6500-8000 tpm  
Koppel: 80Nm  
Gewicht: 179,8 kg  
Topsnelheid: 210 km/u

### Afwerking

Spuiter: via Motortoe Amsterdam  
Kleuren: zwart - grijs - chroom - aluminium  
Chroom: koplamp, ontluftingskast, zijstandaard  
Diversen: veel aluminium en titanium boutjes

Met dank aan:  
Misano Motors, Motortoe, Ben Vink en alle anderen die hebben geholpen.