

Ewan Mc Gregor's GUZZI OB1

May the **force** be with you!



Star Wars: een epos over een galaxy waar de strijd tussen goed en kwaad gestalte wordt gegeven door Jedi-ridders en aanhangers van Darth Vader. Eén van de dragende rollen doorheen de volledige Episode One-aflevering was die van Jedi-leerling Obi Wan Kenobi, gespeeld door de beloftevolle jonge Britse acteur Ewan McGregor. Bewijs daarvan is dat we 'm later nog zagen opdraven in de hoofdrol van de (weliswaar veel minder sprookjesachtige) cultfilm 'Trainspotting'. Van alle markten thuis als acteur is Mc Gregor sedert een paar jaar ook een bezeten motorrijder. Meer zelfs: sedert hij in 1994 zijn motorrijbewijs haalde op een Suzuki 125 was het al Italiaanse motoren wat de klok sloeg.

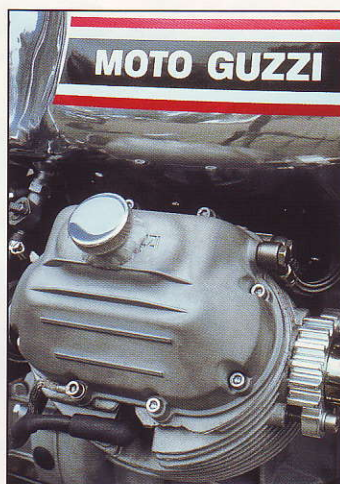
De eerste van de reeks was een 1978 Guzzi SP, daarna kwam er een trits Aprilia's 250 waarmee een heus raceteam op poten werd gezet: Team Generace. Volgden nog een paar Ducati's waarvan er één in Australië staat te wachten op een eventuele passage van baasjef, een andere van het trio werd

uitgeleend, de laatste (een 748) werd gestolen. Terug naar af dus, tenzij... waarom geen werk maken van die ouwe sleur van een Guzzi SP, druipend van de olie, met lekkende pakkingen, kleppen, en een slippende koppeling. Op eigen krachten raakte de Guzzi eind '99 nog net tot bij custom-specialisten

Sean Bryant en Ben Part, uitbaters van 'Bones Motorcycles' in Haarlem. Het toeval wil dat Ben op dat ogenblik zelf al 9 jaar rondreed met een immer wijzigende Guzzi Zagato SP, machine die dan ook als blauwdruk kan gelden voor de door Ewan tot OB1 (spreek uit: Obi Wan) omgedoopte '78 SP.

Ewan Mc Gregor's GUZZI OB1

Zowel het frame als de motor werden stevig onder handen genomen. Achteraan wordt de Lamers-achterbrug gestut door een gemodificeerde Hyperpro-demper, vooraan worden de met WP-veren uitgeruste Mk II vorkpoten gecompleteerd met oerdegelijk stopspul van Discacciati.



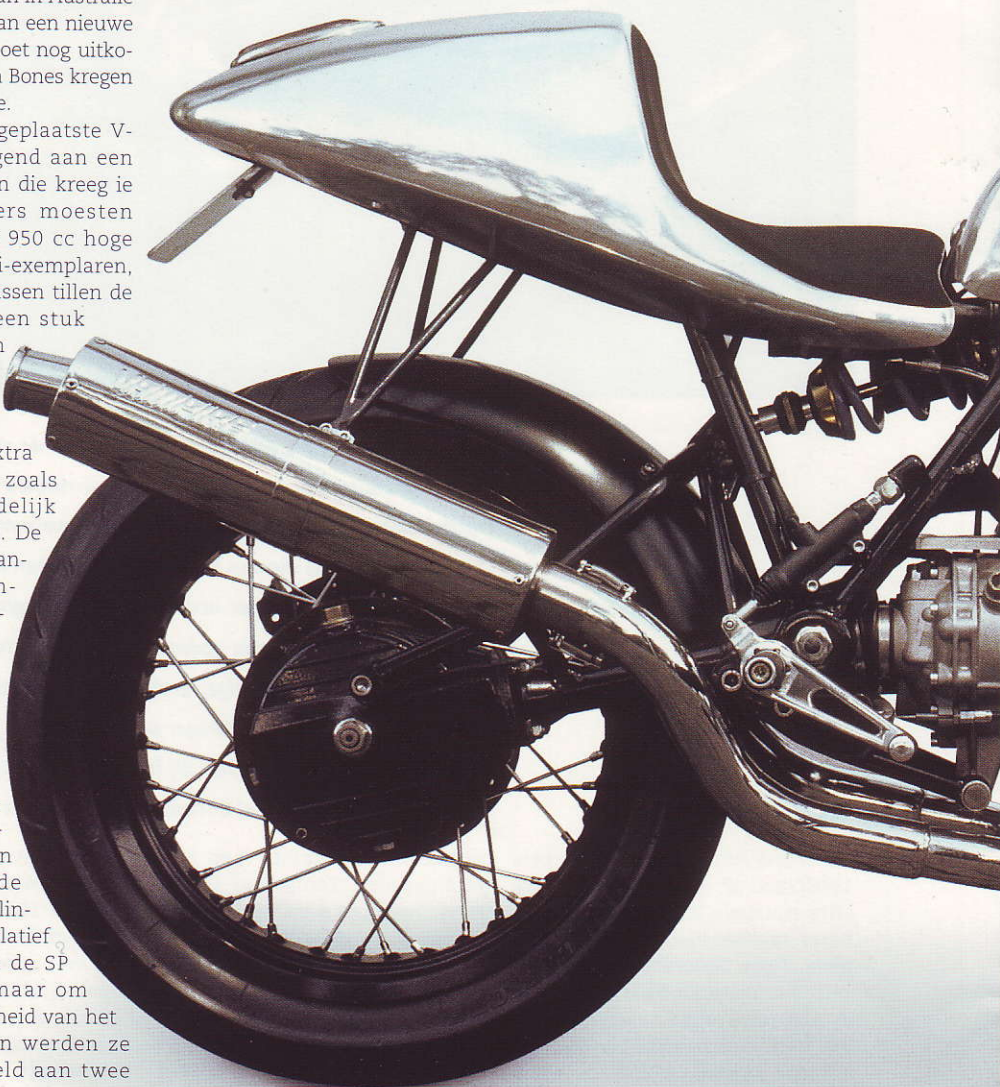
Lekker

Mc Gregor kwam in Nederland terecht omdat de naar de Lage Landen uitgeweken Sean Byant 'm werd aanbevolen door diens bloed-eigen broer, net als Mc Gregor actief in de filmwereld. Een moeilijke klant kan je 'm bezwaarlijk noemen, want terwijl Ewan in Australië zat voor het maken van een nieuwe Star Wars episode (moet nog uitkomen...) kregen die van Bones kregen letterlijk carte blanche.

De dikke 90° dwarsgeplaatste V-twin was hoogdringend aan een grondige beurt toe en die kreeg ie dan ook. De zuigers moesten plaats ruimen voor 950 cc hoge compressie Gilardoni-exemplaren, en Lava racenokkennassen tillen de kleppen voortaan een stuk verder op. De oliepan werd vergroot teneinde de carterdruk omlaag te krijgen (niet om een liter extra olie mee te voeren, zoals dikwijls verkeerdelijk wordt aangenomen). De koppeling werd vervangen door een één-plaats Frizione GZ 03-exemplaar en het vliegwiel is er voortaan eentje uit aluminium. De distributie is afkomstig van een Sport 1100 en maakt gebruik van aluminium tandwielen in plaats van de immer rekkende duplex ketting. De cilinderkoppen met de relatief kleine kleppen van de SP bleven behouden maar om een hoge stroomsnelheid van het mengsel te bekomen werden ze geflowd en gekoppeld aan twee

36 mm PHF carbu's met injectiepomp. Wel ondergingen de koppen een twin-spark conversie en de elektronische ontsteking van American Dyno zorgt via 5 Ohm Nology-spoelen voor vonken waar je desnoods Frankenstein terug mee tot leven wekt. Het hele verbrandingsproces wordt in goede

banen geleid door een omhooggetrokken Sport 1100 uitlaatsysteem (kruisend, maar zonder collector) dat uitmondt in lekker vet klinkende Vampire slip-on dempers. De oude knar levert een best wel overtuigende 81 achterwiel-pk's aan 7.600 toeren terwijl het koppel piekt aan 6.500 toeren (80 Nm).



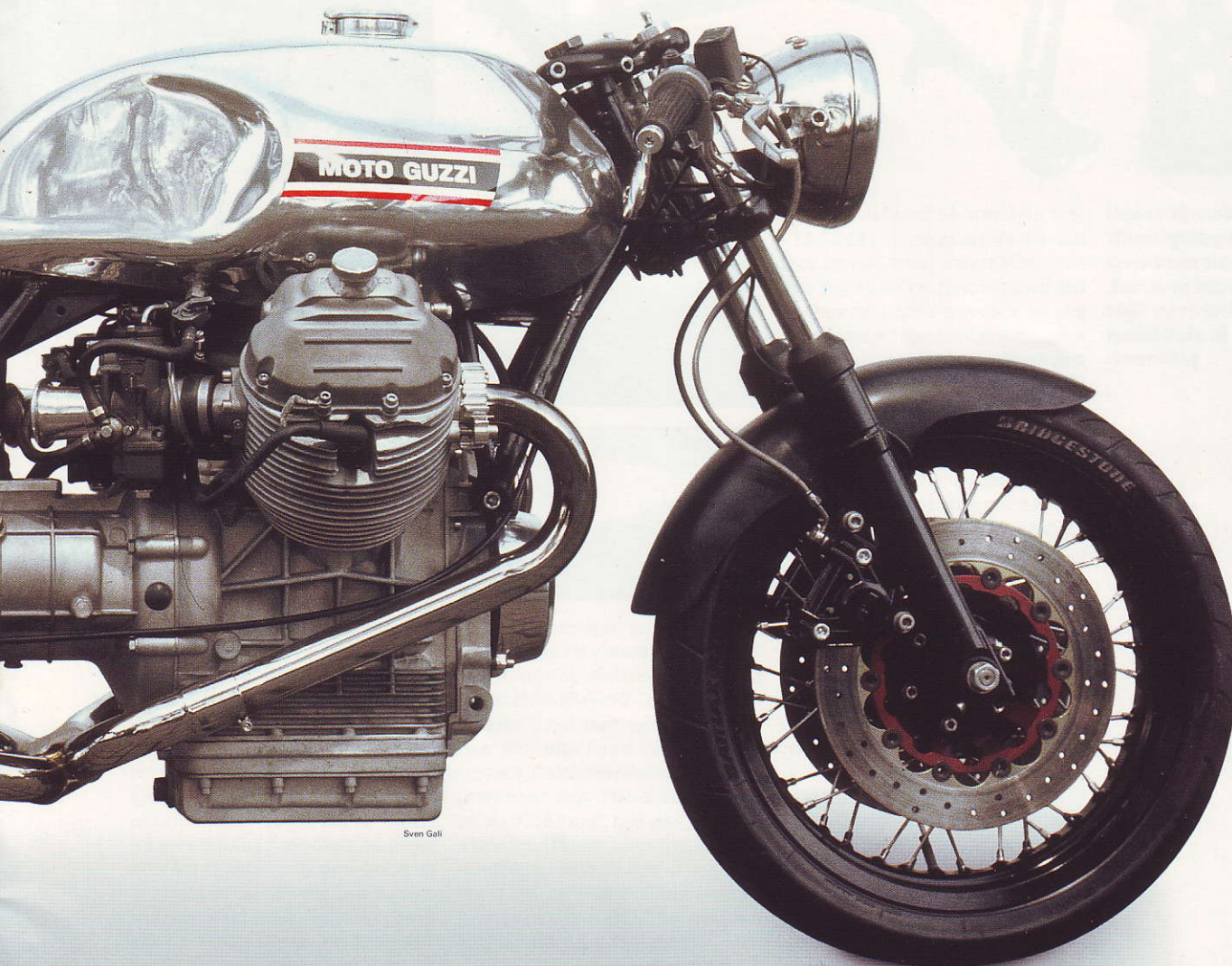


Spullen

Ook aan het rijwielgedeelte werden de nodige zorgen besteed. Het blok vervult nu een dragende functie waardoor de twee aangeschroefde onderste framebuizen konden verdwijnen. Om het geheel de nodige stijfheid te bezorgen werden verstevigingen aangebracht ter hoogte van het balhoofd, een 10 mm dik massief stuk aluminium ter hoogte van de versnellingsbak moet aan de nog resterende torsiekrachten het hoofd bieden. De OB1 staat op twee 17" Akront velgen waardoor de eindoverbrenging een tikkeltje langer werd. De radiale Bridgestones

De immer wijzigende Zagato-SP van Ben Part zelf stond model voor de OB1, alleen werd die laatste tot in de kleinste details met topmateriaal afgewerkt. Het mocht iets kosten...

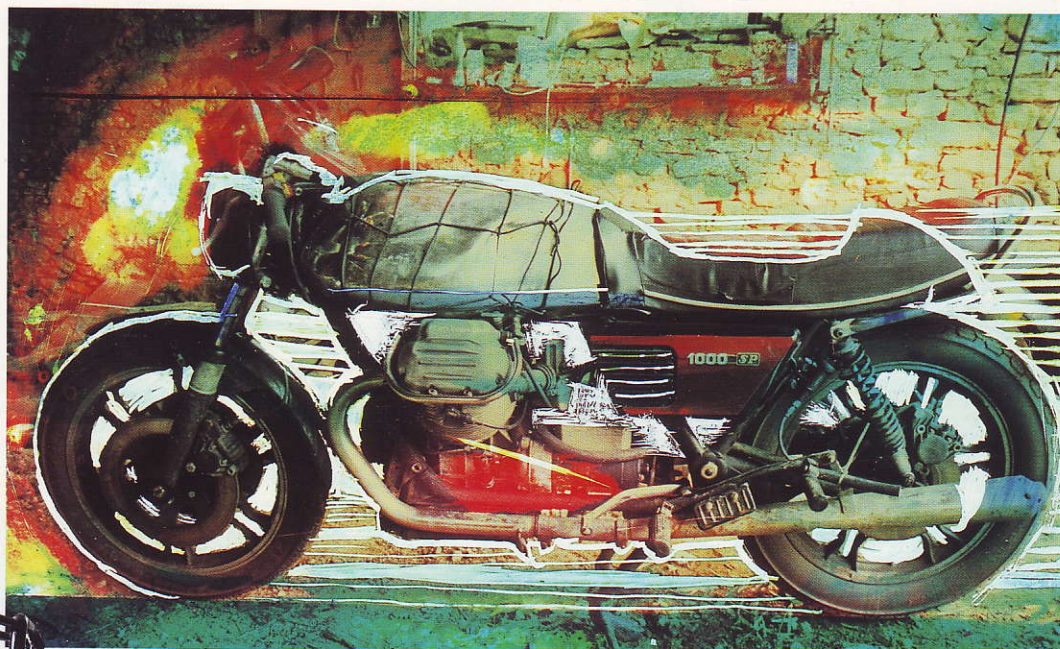
Sean Bryant, die in de afgelopen tien jaar hoofdzakelijk Harley- en Buellmotoren onder handen nam vindt de transformatie bijzonder geslaagd. "Deze Italiaan rijdt en klinkt als een Buell, maar het pakket voelt zekerder aan en de motor draait een stuk 'lekkerder'. Alsof we daar nog aan twijfelden...



Ewan Mc Gregor's GUZZI OB1

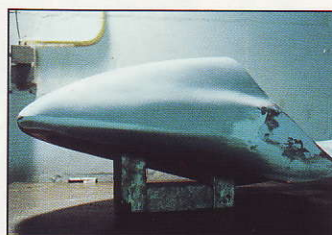
Deze eerste 'artist's impression' van Ben Part geeft aan wat hij in 1991 voor ogen had met zijn eigen SP.

Het frame werd ontdaan van de onderste framebuizen en verstevigd ter hoogte van het balhoofd. Een 10 mm dikke aluminium schetsplaat moet ter hoogte van de versnellingsbak de nog resterende torsiekrachten opvangen.

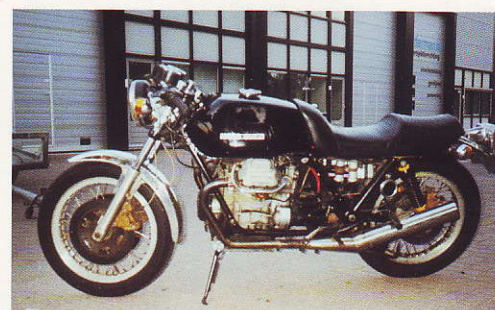


De door de Magni Australia geïnspireerde mono-zit werd eerst in glasvezel gevormd, en later door Peter Kyte in aluminium gehamerd.

zijn niet van de breedste (110/70 R17 BT 45 vooraan en 140/70 R17 BT96 achteraan) maar samen met het hooggeheven achtersteven zorgen zij voor een bijzonder snel en zeker sturend geheel. De smalle (en wondermooie) kroonplaten van de Le Mans Mk I omvatten de iets dikere Mk II vorkpoten, maar dan wel ontdaan van het rampzalige binnenwerk. Voortaan nemen progressief gewonden WP-veren en FAC gas/oliedempers de vering op zich, en dat is een verbetering van formaat. De achterste swingarm is een Teo Lamers-product dat het gebruik van een mono-shock toelaat, in dit geval een gemodificeerde Hyperpro demper met Honda CBR 600 piggyback en Yamaha R6 veer. Dit unieke juweeltje is instant-instelbaar qua veervoorspanning en Hi/Lo speed compression en rebound. Voor het betere stopspul ging men te rade bij Discacciati, en geheel in Le Mans traditie koos men voor vlottende gietijzeren 300 mm schijven, ooit weggehoond om hun immer roestig uiterlijk, maar ondertussen alom erkend als het beste materiaal om kasseien mee uit de grond te remmen. De originele dubbelzuiger



Brembo's behield men, al werden de zuigers ervan vervangen door met teflon behandelde aluminium exemplaren. De 70%-30% remkrachtverdelers van het integraal remsysteem werd aan rek met tweedehandsonderdelen toevertrouwd, dit in ruil voor twee rempompen van een Sport 1100. Alles samengenomen resulteren deze ingrepen in een strakke en vertrouwenwekkende café-racer die zowel qua wegligging als qua remwerking naast eender welke nineties-naked mag postvatten.

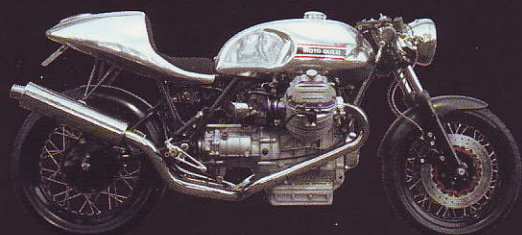


Ewan Mc Gregor's SP bj. '78, zoals hij druipend van de olie en met slippende koppeling in Haarlem werd afgeleverd...

Besmettelijk

Optisch zijn het vooral de glanzende alu-tank en monozit die de aandacht trekken. De eerste ging men halen bij John Williams' Tank Shop, het betreft een zgn. 'short classic'-model met een inhoud van 22 liter. De sierlijk welvende monozit is gebaseerd op de kont van de Magni Australia en werd volledig met de hand gehamerd door de immer briljante Peter Kyte. De schakelset tenslotte is een herwerkte Tarozzi-set, lekker hoog en achteruit geplaatst. In combinatie met de lage clip-ons kom je uit bij een bijzonder compacte, actieve zit, agressief als een voor de aanval klaarstaande Sumo-worstelaar. Toch staan de polsen niet overmatig onder druk, en de van de harde topveren ontdane carburatoren en de lichte koppeling laten je toe snel en met veel gevoel van de plaats te gaan. Daar zit uiteraard ook het strenge dieet van de OB1 voor iets tussen. Door overal waar het maar

TECHNISCHE FICHE



Moto Guzzi OB1

Motor: Luchtgekoelde dwarsgeplaatste V-twin 4-taktmotor, 2 kleppen per cilinder, 2 ontstekingskaarsen per cilinder, uitgerust met Lava racenokkenassen, aluminium vliegwielen, distributie door middel van aluminium tandwielen.

Max. vermogen: 59,5 kW (81 pk) bij 7600 o.p.m.

Max. koppel: 80 Nm bij 6500 o.p.m.

Boring x slag: 88x78 mm.

Cilinderinhoud: 948,8 cc.

Compressieverhouding: 11:1.

Carburatie: 2 x 36mm PHF carburatoren

Uitlaatsysteem: 2-in-2 van Sport 1100 met Vampire dempers

Elektrische installatie
Ontsteking: Dyna
Elektrische starter (Valeo).

Transmissie
Primaire transmissie d.m.v. tandwielen
Koppeling: Frizione GZ03 eenplaatkoppeling met lage inertie
Secundaire transmissie d.m.v. cardan
5-versnellingsbak

Rijwielgedeelte
Frame: gemodificeerd dubbel wiegframe in stalen buis met verstevigd balhoofd en drie-hoeksecties.
Voorvork: Le Mans II telescoop met 35 mm vorkbenen, met progressief gewonden WP veren en FAC dempers.
Achtervering: Hyperpro monoshock
Remmen voor: dubbele zwevende Discacciati schijven, met 2-zuiger Brembo-remklauwen. Diameter remschijven 300 mm, remhendel verstelbaar
Remmen achter: niet gelinkte enkele schijf, met 2-zuiger Brembo-remklauw. Diameter remschijf 240 mm.
Velgen: Akront spaakwielen
Band voor: 110/70-17
Band achter: 140/70-17

Maten & gewichten
Drooggewicht: 179 kg.

Prestaties
Topsnelheid: 214 km/u.
Specifiek vermogen: 85,37 pk/l



Sean Bryant en Mc Gregor klaar voor een eerste proefrit.

kon gebruik te maken van lichtgewicht materialen en alle overbodige items overboord te gooien brengt de Mc Gregor- Guzzi droog hooguit nog 180 kg op de weegschaal, volle 30 kg minder dan het origineel!

Dat het rijden met een dergelijke unieke machine zo zijn gevolgen kan hebben ondervond Sean Bryant aan den lijve. Vorig jaar nog shockeerde hij zijn voltallig Harley-klantenbestand door op

de proppen te komen met een Ducati, omdat hij 'the need for speed' in zich voelde. Na een recente testrit met

de kant en klare OB1 op het circuit van Zandvoort was het eerste wat ie deed... de Ducati te koop stellen en op zoek gaan naar een Moto Guzzi*. Mc Gregor zelf kwam zijn Guzzi ophalen met de dood in het hart omdat "zijn ultieme motorfiets" (de Duc 748) 'm

net was ontstolen, maar al na één rit op de OB1 luidde ook zijn verdicht: "dit is het beste op twee wielen dat me ooit is overkomen." Dat dit geen loze praatjes waren mag blijken uit het feit dat hij sedertdien quasi dagelijks op de Guzzi gesignaleerd wordt in Londen. Paparazzi die onlangs foto's van 'm wilden maken kregen te horen: "neem foto's van mij zoveel je wil, maar 'keep your f**ckin' lenzes off my bike!" Toen hij de volgende ochtend van zijn pa uit het verre Schotland gefeliciteerd werd met zijn pracht van een Guzzi wist hij dat zijn dreigementen geen effect hadden gesorteerd. Sedertdien is Mc Gregor als de dood dat onverlaten aan de haal zullen gaan met zijn door al deze aandacht nog in waarde gestegen oogappel.

Mogen zij die ooit een vinger uitsteken naar de OB1 de vernietigende kracht van 'the force' ondervinden...

Tekst: Sven Gali, Dirk Gossye
Foto's: Sven Gali

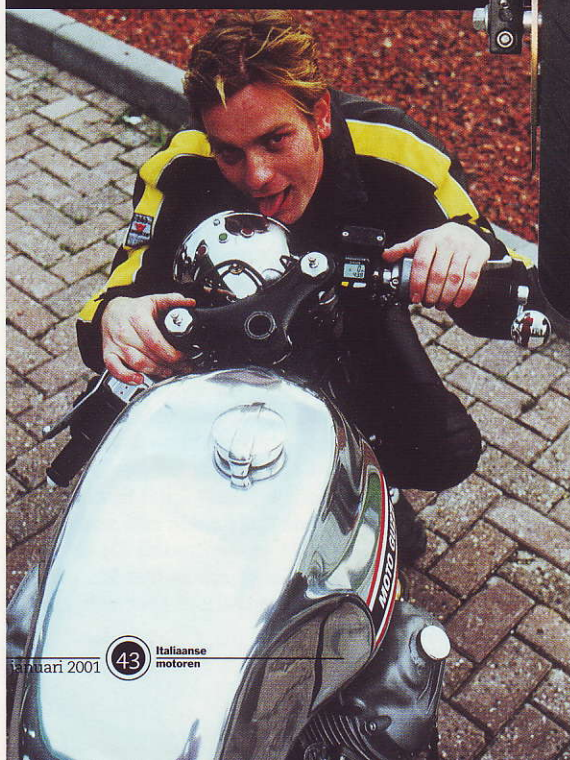
Met dank aan Mototoer Amsterdam, Teo Lamers Nijmegen, Hennes Polish Shop Haarlem, Bones Motorcycles Haarlem.



Ben Part

* Bryant vond ondertussen zijn Guzzi, een spuuglelijke Le Mans IV 1000.

Nader onderzoek bij Guzzi-kenner Mototoer Amsterdam leerde echter dat het om een heus ex-Charlie Rice model ging. Meer dan waarschijnlijk wordt er volgend jaar een vervolg gebreed aan de race-carrière van deze Guzzi in een aantal 'Sound of Thunder'-wedstrijden.





Sven Gull