



De café-racer is weliswaar een typisch Engels fenomeen, maar dat wil niet zeggen dat je van een motor uit een ander land geen klassieke straatracer kunt bouwen.

Henk Kuipers kocht een Moto Guzzi 850 T5 en verbouwde hem tot een fraaie café-racer met diverse zelfbedachte en zelfgemaakte onderdelen. Ad van Boheemen bekeek het resultaat.



CAFÉ-RACER met een Engels tintje

Tussenmodel

Henk is zijn hele motorleven al liefhebber van café-racers. Zijn eerste motoren waren twee Triumphs die hij had omgebouwd tot sportieve fietsen. Hij was niet ontevreden over de Engelse "pride and joy" maar er mankeerde altijd wel iets aan. Op zekere dag ontmoette hij een collega van zijn vader, die van een Guzzi een imposante café-racer had gemaakt. "Het was een grove machine, helemaal zwart met gouden wielen", herinnert hij zich. "Dat heeft een dusdanige indruk op mij gemaakt, dat ik besloot ook een Guzzi te kopen". In Zwartsluis kon hij een 850 T5 in politie-uitvoering kopen, die door de vorige eigenaar was geïmporteerd en voorzien was

Het zelfgemaakte dashboard is sober maar functioneel.



van een Nederlands kenteken. In tegenstelling tot de burger-modellen, die 16 inch wielen hebben, is deze politiemachine voorzien van 18 inch wielen en een forse zijstandaard met twee veren. Moto Guzzi had in het begin van de jaren '70 twee modellenseries: het toermodel, de California, die voortkwam uit de V7 Special, en het sportmodel de Le Mans die ontwikkeld was uit de V7 Sport en de 750 S3. Halverwege de jaren '70 kwam daar een tussenmodel bij, de 850T. Het rijwielgedeelte van deze sportstouwer was afgeleid van de Sport maar was iets meer toegespitst op het toerwerk. Het motorblok was bijna gelijk aan

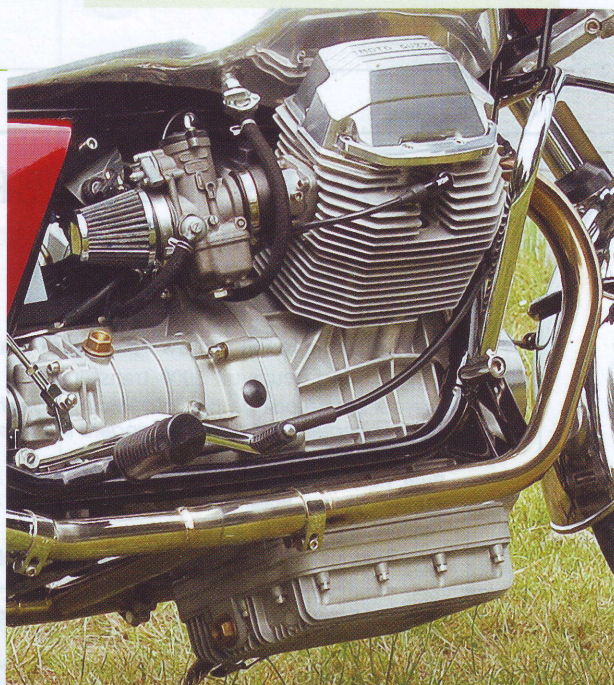


Henk Kuipers heeft niets met origineel en bouwde daarom een café-racer.

met zijn voorgangers waren de 16 inch gietwielen. Veel sportieve Japanse machines waren in die tijd voorzien van een 16 inch voorwiel en een 17 inch achterwiel. Met een klein voorwiel is de motor wendbaarder en stuurt hij scherper. Guzzi wilde blijkbaar het sportieve aspect van de T5 benadrukken en ging daarom mee met deze trend. Door echter ook een 16 inch achterwiel te gebruiken, kwam de motor iets minder op zijn neus te staan dan bij

de Japanse sportmotoren het geval was. Voor een sportstouwer is dat wel prettig! Volgens een roadtest in het blad Motor was de T5 "geschoeid met een hele vette worst, in de maten 110/90 en 130/90". Nu in de 21ste eeuw een 180 achterband al heel normaal is en we bij een "vette worst" denken aan een 250 of 300 achterband, zie je pas goed hoe snel de ontwikkeling in de afgelopen kwart eeuw is gegaan. Verder was de hele styling van de T5 aangepast. Het motorblok

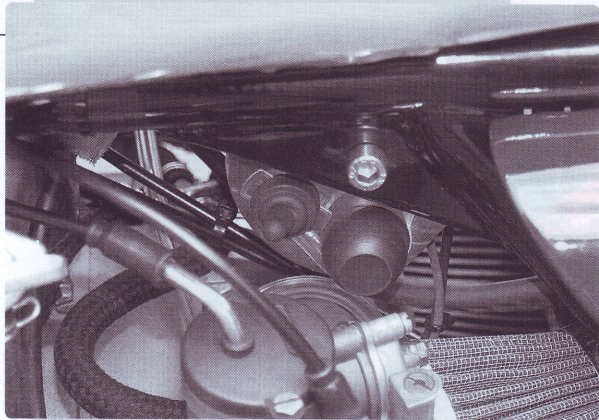
De basis van de café-racer is een politiemodel, dat is uitgevoerd met 18 inch gietwielen.



Het 70 pk sterke blok ademt door twee 36 mm Dell'Orto's. De af-fabriek gemonteerde vergrote carterpan helpt de carterdruk te verlagen.

was hoekiger en de tank, de buddy en de zijdek-sels sloten mooi op elkaar aan en vormden als het ware één geheel. Ook was de motor voorzien van een rechthoekige koplamp, een minuscule stuurkuipje en een cockpit waarin alle klokken en waarschuwinglampjes netjes waren gerangschikt. Hoewel het beslist geen lelijke motor was, moesten de meeste Guzzi-liefhebbers wel wennen aan deze nieuwe styling. De T5 is tot





De startknop en de lichtschakelaar zitten onder de tank.

1988 in productie gebleven maar is nooit populair geworden. Waarschijnlijk waren de kleine wielen hier voor een belangrijk deel debet aan. Blijkbaar was de Italiaanse politie ook geen liefhebber van 16 inch wielen want de politie-modellen waren uitgerust met 18 inch wielen.

Alles nieuw

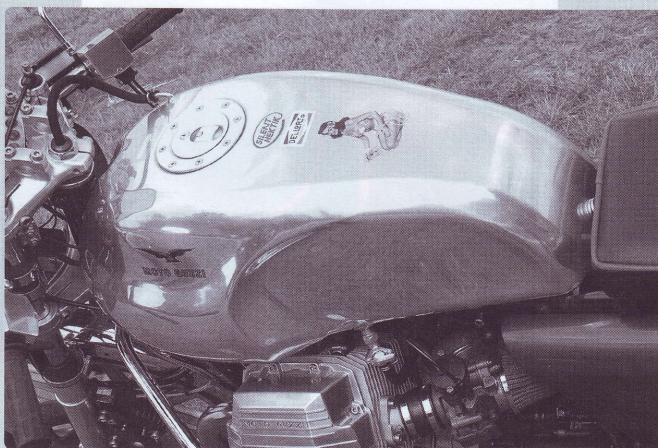
Toen Henk zijn T5 kocht in 2002, had deze 80.000 km gelopen. Dat is niet schrikbarend veel en de motor liep nog prima. Desondanks besloot Henk de hele motor te reviseren want hij wilde een compleet nieuwe fiets hebben, niet alleen uitwendig maar ook inwendig. Het blok is tot de laatste schroef uit elkaar geweest waarbij alle lagers zijn vernieuwd, de zuigers en zelfs de cilinders zijn vervangen, er zijn nieuwe klepgeleiders gemonteerd, de kleppen zijn opnieuw ingeslepen en de lagers van de tuimelaars zijn vervangen. Ook de versnellingsbak is open gemaakt en alle onderdelen die slijtage vertoonden zijn vernieuwd. De Guzzi is verwend met drie nieuwe remschijven, gereviseerde remklauwen en rvs remleidingen. Tevens zijn de achterbruglagers vervangen net als het cardanhuis, de kruiskop-

Metaalbewerken heeft geen geheimen voor Henk en dus maakte hij de zijkappen zelf. De vorm keek hij af van de V7 Sport, inclusief de Y-vormige ribbel.

peling en het kroon- en pignonwiel. Toen het hele motorblok uit elkaar lag was het een kleine moeite om het te laten glasparelen en het frame te laten poedercoaten. Onder het blok is door de fabriek al een carterpan-vergroter gemonteerd waardoor de carterdruk wordt verlaagd.

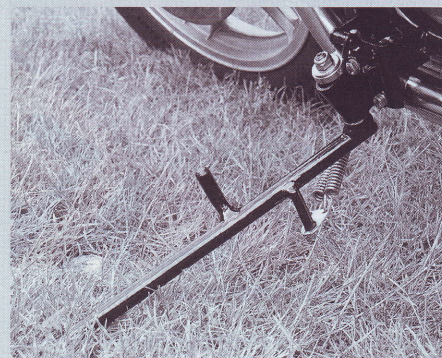
Engelse café-racer stijl

"Ik heb niets met 'origineel' en al vanaf het begin wist ik dat het een café-racer moest worden", vertelde Henk. "Ik wilde de perfecte motor bouwen en wilde alles in één keer goed doen, daarom heb ik alles vernieuwd wat niet 100 % was". Omdat hij een voorkeur heeft voor de Engelse café-racer stijl, heeft hij de Guzzi in die uitvoering opgebouwd. Daarbij mag een grote aluminium tank natuurlijk niet ontbreken. Op Internet vond hij een



De machtige aluminium tank wordt gesierd door een pin-up sticker; een herinnering aan een vakantie op Hawaï.

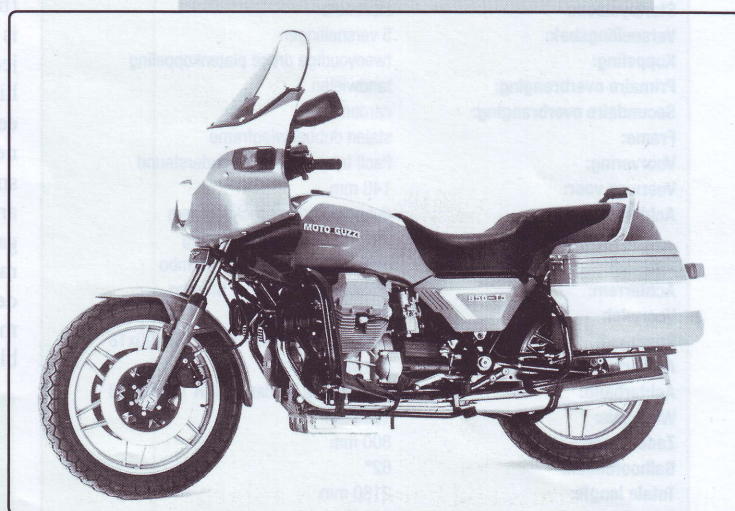
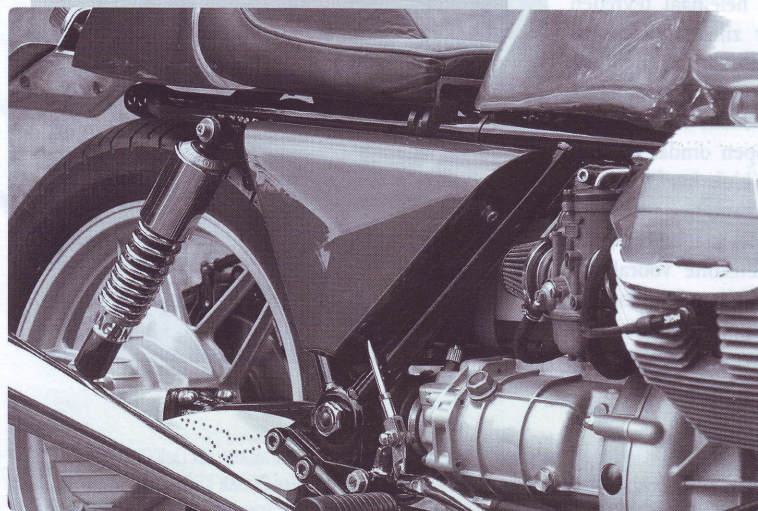
tank van WBO die perfect in het plaatje paste. Het Ducati-zitje en het stuurkuipje, afkomstig van een Le Mans II, maakten de café-racer look compleet. Henk werkt in de jachtbouw en kan goed overweg met aluminium, staal en rvs. Die vaardigheden kwamen hem goed van pas toen hij de zijkapjes (onder het zadel) maakte (van



De lange zijstandaard met dubbele veren is kenmerkend voor de politie-uitvoering van de T5.

rvs). Dat Henk een vakman is blijkt uit het feit dat hij geen spatje plamuur heeft gebruikt. De vorm is geïnspireerd op de zijkappen van de V7 Sport, inclusief de Y-vormige ribbel. Achter de zijkappen zijn de bobines weggewerkt. Ook het dashboard en de schetsplaten met daarin het adelaarslogo, waarmee de uitlaatdempers aan het frame zijn bevestigd, zijn handgemaakt. De rvs uitlaatbochten zijn weliswaar gekocht maar zij pasten niet goed. Na het nodige slijp- en laswerk is het een perfect passend stel bochten geworden. De standaard schakelaars op het stuur leken volgens de Friese Guzzi-liefhebber wel op een snoepwinkel: diverse kleurtjes, kleine knopjes en minuscule veertjes. Henk houdt van degelijk en functioneel. De bestaande schakelaarhuizen dekte hij af met fraaie rvs plaatjes en hij monteerde onder de tank een degelijke startknop zonder startrelais (dat kan alleen maar stuk gaan) en een lichtschakelaar. Hij legde nieuwe bedrading aan die hierdoor aanzienlijk kon worden ingekort. Op een beurs vond Henk een koplamp die een plastic 'glas' heeft maar desondanks voorzien is van een E-keur. Trouw aan zijn voorliefde voor

En zo zag de T5 er oorspronkelijk uit in politie-uitvoering.





Een mooier achterlichtje dan een oud type Lucas bestaat niet.

de Engelse café-racer stijl, heeft Henk enkele originele Engelse onderdelen gemonteerd zoals het Lucas achterlichtje, de Megaton dempers en de Hagon schokbrekers.

Guzzi is net Lego

Henk heeft de afgelopen jaren circa veertien Guzzi's gehad, er aan gesleuteld en meestal weer doorverkocht. We mogen dus aannemen dat hij

De bestaande schakelaarhuizen zijn afgedekt met rvs plaatjes.



De wegligging van de Guzzi is uitstekend en met een relatief tam blok loopt de motor 190 km/h.



Een Ducati-zitje staat goed op elke café-racer.

km/h en voor dagelijks gebruik is dat natuurlijk ruim voldoende. Bovendien is een goede wegligging en scherp sturen veel belangrijker dan een hoge topsnelheid, die je trouwens nergens kunt rijden. De laatste wens die Henk nog heeft zijn spaakwielen maar het gaat hem iets te ver om daar nog € 1200,- extra aan uit te geven.

Foto's: Ad van Boheemen

Guzzi-expert is en een weloverwogen oordeel over deze robuuste V-twins kan geven. "Een

Moto Guzzi is een tractor op twee wielen", is Henks oordeel. "Het is een betrouwbare en goedkope motor en hij is makkelijk te repareren en aan te passen; het is net Lego, het past altijd. De wegligging is uitstekend en hij stuurt beter dan een Triumph". Hoewel Henk (bijna) helemaal tevreden is over zijn zelfbouwproject, bedacht hij zich dat hij, achteraf gezien, beter een Le Mans III had kunnen kopen omdat die een sneller blok heeft. Van de andere kant: hoe snel wil je gaan? Het gaat bij een café-racer tenslotte vooral om de uitstraling. Nu loopt de motor, met een relatief tam blok, met gemak 180 à 190

Het stuurkuipje komt van een Le Mans II en de koplamp was een beursvondst.



Technische gegevens Moto Guzzi 850 T5

Motor:	luchtgekoelde OHV V-twin, 2 kleppen per cilinder
Boring x slag:	83 x 78 mm
Cilinderinhoud:	844 cc
Compressieverhouding:	9,5:1
Smeersysteem:	wet sump
Electrische installatie:	gelijkstroom 12 volt 280 watt
Ontsteking:	accu-bobine
Startsysteem:	startmotor
Versnellingsbak:	5 versnellingen
Koppeling:	tweevoudige droge platenkoppeling
Primaire overbrenging:	tandwielen
Secundaire overbrenging:	cardan
Frame:	stalen dubbel wiegframe
Voorvering:	Paoli telescoop, lucht-ondersteund
Veerweg voor:	140 mm
Achtervering:	dubbele Hagon schokdempers met instelbare voorspanning
Voorrem:	dubbele schijf 270 mm Brembo
Achterrem:	enkele schijf 270 mm Brembo
Voorwiel:	gietswiel 18 inch
Voorband:	Bridgestone Battlax BT45R 100/90x18
Achterwiel:	gietswiel 18 inch
Achterband:	Bridgestone Battlax BT45R 120/90x18
Wielbasis:	1505 mm
Zadelhoogte:	800 mm
Balhoofdhoek:	62°
Totale lengte:	2180 mm
Droog gewicht:	220 kg
Vermogen:	70 pk/6900 tpm
Koppel:	74 Nm/5750 tpm
Topsnelheid:	circa 190 km/h
Bouwjaar:	1987
Nieuwprijs in 1987:	f13.998,-

Aanpassingen:

Frame: achterstukje ingekort; motorblok: carterpanvergroter; carburateurs: 2x Dell'Orto 36 mm i.p.v. 30 mm; benzinetank: aluminum WBO, inhoud 22 ltr; zitje: Ducati 750 Sport; stuurkuipje: Moto Guzzi Le Mans II; achtervering: Hagon schokdempers; voorspatbord: Moto Guzzi 850 T3; achterlicht: Lucas; uitlaatdempers: Megaton; stuur: rvs clip-ons zelfbouw; koplamp: universeel met plastic 'glas'; koplamporen: Tommaselli; dashboard: zelfbouw.