

## MÓJ MOTOCYKL

## RADEK

## MOTO GUZZI V65

**CEL: ZBUDOWAĆ COŚ NOWEGO  
PLANY: PRZYCISNAĆ KOTLETA,  
DOPIEĆCIĆ V65 I WYSLĄĆ ICH RAZEM  
NA MISTRZOSTWA CUSTOMÓW**



## ŚCIEŻKA JEDI

**G**dyby ktoś, w momencie kiedy kupowałem pierwszego Moto Guzzi V65, powiedział, że na jego przeróbkę wydam 40 000 zł i będę czekał 2 lata, prawdopodobnie popukałbym się w czoło, odwrócił na pięcie i przez ten czas siedział przed kompem wzdychając do wypasionych Cafe w necie. Na szczęście nikt taki się nie znalazł, a moja dziewczyna wykażała się anielską wyrozumiałością, gdy na kolejne pytania typu „Kochanie, kiedy kupimy nowe łóżko?”, odpowiedź zazwyczaj była jedna- „Wtedy kiedy spłacę mechaników”. Ale do rzeczy. Do tej pory, niewiele osób w Polsce budowało Cafe Racery. Zjawisko to w Europie jest znane i powszechne od dawna. U nas chętnych, żeby jeździć czymś co przypomina wyścigową Mzetkę jakoś brakowało. Coś jednak drgnęło i powoli zainteresowanie rośnie. Nie wszystko co nowe, szybkie, łatwe w obsłudze jest najlepsze. Liczą się również te małe różnice, o których mówił Vincent Vega. Średnio raz w miesiącu dostaję telefon od dawno niewidzianego kolegi proszącego o radę, jak zacząć, co kupić jako bazę, komu zlecić itp. Zawsze opowiadam im tę historię. Moją bazą był Moto Guzzi V65, dlaczego? Bo od dziecka o tym marzyłem. To wszystko. Jak znalazłem wykonawcę? Popytałem, pojeździłem. Tych, co chcieli mi chromować motocykl, więcej nie szukałem.

Szukałem artysty i mechanika w jednym, bo Cafe to przede wszystkim styl. Znalazłem PJP Motocykle i „Kotleta”, który znał budżet 20 tysięcy oraz czas 8 miesięcy za realny plan realizacji. Jak się później okazało, jedno i drugie przekroczone zostało dwukrotnie. Wiedziałem, że inspiracją mojego Cafe

jest kultowy V7 Sport w jego oryginalnym malowaniu. Do tematu podchodziłem nie wiedząc nic... Po moich doświadczeniach sugeruję podjęcie podstawowej decyzji, czy chcecie poprostu zmodyfikować stylistycznie swojego dawcę, czy też customizujecie go ulepszając fabrykę? Ja wybrałem trudniejszą ścieżkę Jedi, w efekcie czego powstała maszyna technologicznie dużo bardziej zaawansowana. Początkowo Guzzi miał być bardziej retro, Kotlet jednak nalegał aby uwspółcześić go technologicznie i stylistycznie. Zaczął od przeróbki przedniego zawieszenia i hamulców. Muszę powiedzieć, że po sezonie na drodze jestem mu za to bardzo wdzięczny. Po prostu, motocykle w latach 80. czy 70. nie hamowały. I od tego właściwie należy zaczynać. Jest to też całkiem spory koszt w przebudowie całości. W zależności od stopnia skomplikowania oraz cen części może wynieść nawet do 4 tysięcy pln. Od początku zakładaliśmy, że rama, silnik i przeniesienie napędu nie będą ulegały znaczącym modyfikacjom. Do zrobienia pozostała karoseria, tu Kotlet skorzystał ze zbiornika Suzuki GSX F400, który kształtem i proporcją pasował idealnie do ramy. Siedzenie zaprojektowane i wykonane przez PJP Motocykle na razie oklejone mikrogrupą czeka na obszytą przez tapicera. Konstrukcja odmy, dolotów powietrza do gaźników, wydechy, migacze, to wszystko wykonane zostało przez mechaników PJP. Po złożeniu Guzziego i wykonaniu całej masy jazd próbnych zdecydowałem się na wymianę fabrycznych gaźników DeLlorto na Mikuni ze sportową pompką przyspieszacza. Oczekiwałem większej kultury pracy silnika i lekkiego przyrostu mocy, dobra decyzja w 100 procentach. Ostatnią, ale też najprzyjemniejszą decyzją była biżuteria. Tu pojawiła się

Rizoma, która idealnie wpasowała się w moją koncepcję całości motocykla. Zawsze chodziło mi o stworzenie hybrydy, inspirowanej latami 70 tyimi, nowoczesnej maszyny. Manetki, lusterka, czy zbiorniczek płynu hamulcowego są wykonane ze starannością właściwą dla dawnej epoki motoryzacji, ale ich tworzywem nie jest chromowana stal, tylko aluminium. No, a teraz czas na następne ruchy. Ta robota nigdy się nie kończy...

Trzeba obszyć siodłko, zrobić nowe kolektory wydechowe, a w międzyczasie na pewno wpadnie kilka nowych pomysłów, które będę opisywał na bieżąco.

**MRU**

