

LE MANS 950 - STUCCHI

ENGLISH

These 8 valve specials were photographed in Sydney in the late 1980's at Circular Quay. They have KCS heads, 950cc Gilardoni barrels, Stucchi bodywork and many other modifications.

One has Del'orto 40mm carbs, and the one in the foreground has Bing 44mm magnesium carbs - superb induction devices, these. Both have non-folding Agostini rearseats.

The front machine has standard forks and brakes, and a very loud 2/1 system with a secondary silencer by Sandy of Staintune.

The other LM3 based bike has Akront rims laced to T3 hubs, Brembo Goldline calipers gracing Benelli Sei discs, and Marzocchi forks.

Both bikes required Avgas to run smoothly, and the Bing carbured machine would keep most Japanese superbikes very honest off the line. Comfort factor was not high.

Early versions of the KCS motor suffered from insufficient valve seat depth, with shattering consequences. Later versions proved reliable and extremely durable. I think I have some race quality stainless valves for one of these tucked away somewhere, should anyone ever want some.

Another version we built was a completely different kettle of fish. Based on a Mk3 motor and an 850T frame, it sported LM1 bodywork (sans bikini) with a reworked Agostini seat, with wheels and suspension very similar to the Marzocchi suspended machine shown here but utilizing modified Goldline magnesium forks with floaters by Braking and Brembo fourspots.

The 8 inch chrome headlight accented the severe functionality of the machine. Instrumentation was similarly spartan, with Japanese switchgear and fusebox running via the otherwise standard Bosch electrical system.

Quality Italian clipons and custom rearsets combined with the tailored seat to afford greatly improved riding posture. The beast sported some of the modifications we used on the Fagerström racers, and much attention to weightsaving was paid with most fasteners being of ergal, stainless or titanium.

Whatever wasn't fancy alloy was drilled full of holes. It was a very serious streetfighter before the term was invented, and was sold for considerably less than it cost to build. It changed hands again a couple of years back for around half what we sold it for. Someone got a bit of a bargain !

FRANÇAIS

Ces spéciales 8 soupapes ont été photographiées à Sydney à la fin des années 1980 à Circular Quay. Elles ont des culasses KCS, des cylindres Gilardoni de 950cc, un carénage Stucchi et de nombreuses autres modifications.

L'une d'entre elles a des carburateurs Del'orto de 40 mm, et celle du premier plan a des carburateurs Bing de 44 mm en magnésium. Toutes deux ont des selles Agostini.

La machine de devant a des fourches et des freins standard, et un système 2/1 très bruyant avec un silencieux secondaire par Sandy de Staintune.

L'autre LM3 est équipée de jantes Akront montées sur des moyeux T3, d'étriers Brembo Goldline sur des disques Benelli Sei et d'une fourche Marzocchi.

Les deux motos ont besoin d'essence aviation pour fonctionner sans problème, et la machine à carburateur Bing tiendrait la tête haute à la plupart des superbikes japonaises.

Les premières versions du moteur KCS souffraient d'une profondeur insuffisante du siège de soupape, ce qui avait des conséquences désastreuses. Les versions ultérieures se sont avérées fiables et extrêmement durables.

Une autre version que nous avons construite était d'un tout autre genre. Basée sur un moteur Mk3 et un cadre 850T, elle arborait une carrosserie LM1 (sans bikini) avec une selle Agostini retravaillée, des roues et des suspensions très similaires à la machine équipée de Marzocchi présentée ici, mais utilisant des fourches Goldline en magnésium modifiées par Braking et des étriers Brembo 4 pistons.

Le phare chromé de 8 pouces accentue la fonctionnalité sévère de la machine. L'instrumentation était tout aussi spartiate, avec des interrupteurs et une boîte à fusibles japonais fonctionnant via le système électrique Bosch standard.

Le guidon bracelet italien de qualité s'associe à la selle sur mesure pour offrir une posture de conduite nettement améliorée. La bête arborait certaines des modifications que nous avons utilisées sur les Fagerström racers, et une grande attention a été portée à l'économie de poids, la plupart des fixations étant en ergal, en acier inoxydable ou en titane.

Tout ce qui n'était pas en alliage fantaisie était percé de trous. Il s'agissait d'un streetfighter très sérieux avant que le terme ne soit inventé, et il a été vendu pour un prix considérablement inférieur à son coût de construction. Elle a encore changé de mains il y a quelques années pour environ la moitié du prix auquel nous l'avons vendue. Quelqu'un a fait une bonne affaire !

Traduction via www.deepl.com