

Citroën na dveh kolesih

Prvi francoski maxi motocikel poganja citroënov bokser motor – V prvi seriji bo narejeno petnajst motociklov

Francoska motociklistična industrija že leta temelji le na proizvodnji motorjev in lažjih motociklov – predvsem mopedov. Čeprav so francoski konstruktorji že večkrat dokazali svoje napredne ideje, spomnimo se le motocikla Elf X namenjenega hitrostnim tekmovanjem, pa ne premorejo motocikla srednje ali teže kategorije, ki bi ugledal serijsko proizvodnjo.

Zato francoski motoristi navdušeno pozdravljajo poizkus firme BFG iz Chamberya, ki je sklenila na osnovi domačih komponent izdelati maxi motocikel z izrazito turističnim mavdihom.

V «francosko avanturo» so se podali aeronavtični inženir L. Bocard, tehnik D. Favari in mehaniker T. Grang – iz začetnic priimkov izvira tudi ime firme. Začetki segajo v leto 1976, ko je trojica podjetnežev s pomočjo bančnega kredita poglala v tek firmo, ki si je zadala skonstruirati motocikel iz domačih komponent, spodnjo prostornino motorja pa so omejili na 500 kubikov. Najpripravljeni je bil bokser motor Citroënovega GS-a 1300. Preizkušeni zračno hlajeni motor, zagotovljeni rezervni deli po ugodnih cenah in močno razvejana servisna mreža so bili glavni aduti, ki so nagnili odločitev. Več težav je bilo pri izbiri ostalih komponent sodobnega motocikla. Če izvzamemo proizvajalca odličnih motociklističnih gum Michelin, v Franciji ni industrije, ki bi zagotovila odgovarjajoča kolesa, zavorne sisteme in vzmetenje v zadostnih serijah in po konkurenčnih cenah.

Slika prikazuje cevno konstrukcijo okvirja, ki je dala odlične rezultate. Motor je obešen v okvir, menjalnik nosi zadržjo nihajno vilico



BFG 1300 je na poskusnih vožnjah dokazal odlične vozne lastnosti. Na sliki je motocikel še v fazi preskusnega laboratorija.

Motor je obešen pod okvir, ki ga sestavlja tradicionalno paličje iz ravnih, okroglih cevi. Menjalnik predstavlja nosilni del v katerega je vpeta zadnja nihajna vilica, v kateri se skriva tudi kardanski prenos moči na zadnje kolo. Vzmetenje – nič posebnega. Sprejaj običajna oljno vzmetna vilica, zadaj dva blažilnika z možnostjo naravnavanja trdote vzmeti.

Po besedah konstruktorjev motocikel sam ni nič revolucionarnega. Največ pozornosti pač velja motorju, ki je vzet iz avtomobila in je zato doživel nekaj konstrukcijskih sprememb. Glavni posegi so doleteli ohišje sklopke (Citroënova enokolutna suha sklopka) in

menjalnik – tri gredi in pet stopenj. Prenos moči na kolo pa je, kakor smo že zapisali, prek kardanske gredi.

Čeprav je pogonski agregat na kolo zelo zajetnih dimenzij, pa je kljub vsemu kar za 4 cm ožji od BMW-jevega bokserja. Toda k zajetnosti pripomore ventilator za hlajenje motorja, ki motociklu daje prav nenavaden videz. Motor razvija 70 KM pri 5700 o/min. To so v motociklističnem svetu za 1300 kubični motor skromne zmogljivosti. Toda pomembnejši je navor motorja. Celih 10,5 kpm pri le 3250 o/min. To pa je podatek, ki obljublja idealne zmogljivosti za dolge, turistične vožnje in porabo goriva le 7,5 litra na sto prevoženih kilometrov.

Razen avtomobilskega motorja pa daje motociklu svoj čar tudi sodoben design. Aerodinamičen oklep, sedež z rezervoarjem in blok z armaturno ploščo so izdelani iz ojačane poliesterske smole. Z uporabo poliestra je imel oblikovalec svobodne roke pri oblikovanju «karoserije», hkrati pa je uspelo konstruktorjem «ustaviti» težo motocikla pri 254 kg.

Konstruktor je predvidel ceno (preračunano v dinarje) okoli 140.000 dinarjev in poizkusno serijo 15 motociklov, ki jih bodo razstavili v vseh večjih francoskih prodajalnah motociklov. Ugoden sprejem pa bo odprl pot letni proizvodnji 400 motociklov.

M. GUSTINČIČ

