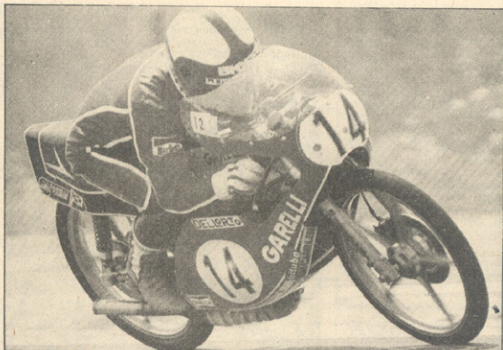


Garelli se je skorajda dve leti pripravil za vstop na GP sceno. Pri izdelavi svojega tekmovalnega petdesetaka so imeli tehniki veliko težav in le prihod odličnega konstruktorja nizozemskega rodu, Jana Thielja, je priprave pospešil.

Motocikel so ukrojili po Lazzarinijevih merah. Rekli bi, da so mu ga narisali na kožo. To je pokazal tudi razplet prvenstva, ko je Lazzarini s svojim »svežim« dirkalnikom prepričljivo opravil s konkurenco.

Garellijevci so dirkalnik sestavili le slab teden pred prvo dirko v Španiji. To je bilo veliko tveganje, saj dirkalnik še ni bil preizkušen, slab začetek pa je grozil, da bo motocikel naredil takrat, ko se bo petdeset kubični tekmovalni razred poslovil od dirkališč. Lovili so zadnji vlak.

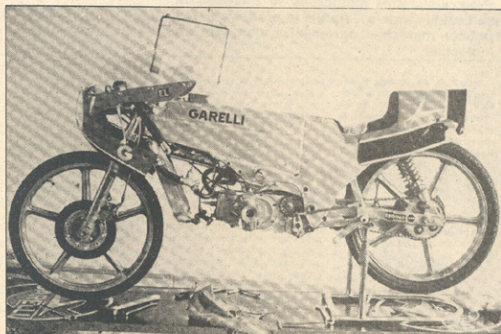
Razplet poznamo. Na zadnjih treh tekmovanjih, na VN Jugoslavije, San Marina ter Nemčije, je Garelli premočno slavil. Toda težave na dirki na domačih tleh, v Italiji, so Lazzariniju zaprle pot do naslova



Lazzarini je čakal na dirkalnik več kot leto dni. Toda že na prvem startu je presenetil še tako dobre poznavalce.

Garellijev petdesetak

Zaradi mladostnih težav ob prvenstvo – Motocikel je ukrojen po Lazzarinijevih merah – Nizozemec Jan Thiel je opravil dobro delo



Monocoque okvir je ukrojen po Lazzarinijevih merah. Motor je projektiral Jan Thiel

prvaka. Stefan Dorflinger je pač svojega kreidlerja vozil brez napak. Njegovi mehaniki so delovali kot najboljša ura. Tudi garelliju ni kaj očitati. Na prvi dirki so bili drugi, na drugi so odgovodali, na tretji so bili ponovno drugi, nato pa so sledila tri zmagoslavja. Priznati je treba, da so bili za prvo leto še kako odlični.

Viceprvakov motocikel so dobili na test pri Italijanskem Moto sprintu – prijateljske in nacionalne vezi pač.

V DEŽJU IN MEGLI

Roberto Patrighiani, zadolžen za propagando pri Garelliju, je navijal za Monzo. »Boste videli, kako je prijetno, le korak od tovarne, prepričan sem, da bo sončno...«

Toda na žalost se je Patrighiani navdušen nad Tourist Trophyem, nekdanji dirkač, rekorder, hudo ušel. In vreme

nas je pričakalo v Monzi tako kot na TT: dež in megla z mrazom. Vidljivost le nekaj deset metrov. Kakor da je Garelli uvozil vreme za naš testni dan.

«Se ne boš preoblekel?» me je dregnil naš glavni testnik.

Po pravici povedano me je obšla želja, da se enkrat izoginem in prepustim drugim, da se namočijo. Toda po dobri uri fotografiranja sem popustil. Lepo na suhem je ostal edino le Lazzarini – brez najmanjše želje, da bi si navlekel usnje. Michele Verrini, vodja Garrelijevega dirkalnega oddelka mi je prepustil njihov odlični dirkalnik.

Dež se zliva spod neba. Toda k hudiču, važno je dirkati!

Kontakt. Sede na mikro-skopskem sedelu se odganjam z nogami kot nor. Verrini neutrudno rine od zadaj. Nekajkrat spustim sklopke, dokler motor ne vzleže. Toda potreben je grob poseg – dolgo drsenje sklopke, da malček povleče iz boksa.

Začel se je križev pot. Boj moža s strojem. Zadnjič, ko sem vobil petdesetaka, je bilo to pred leti, na kreidertjerju, v lepem sončnem vremenu. Takrat je bil menjalnik na kratko nastavljen in občutek sem imel, da sem se dobro odrezal.

Toda tole v Monzi je druga zgodba. Prenosi so dolgi, steza ne vliva zaupanja, motor crkuje pod desetimi tisočaki vrtljajev. Tudi malce čez je še mrtev. Pri 12-13 tisočakah se prebudijo konji, toda da kazalec na merilniku vrtljajev seže do gornje meje je potrebno trdo garati.

Na ravnem je pesem. Hitrost je neverjetna za tak miniaturen motocikel. Res je, da se ne uspem zlekniti, kot je treba, in da sva s sklopko na nož. Presenetljivo zavore. Odlično se zaviraju tudi na mokrem asfaltu. Pa čeprav se steze držita le dve 2,00 Michelinovi gumi. Tako tanki, da gre kar na jok.

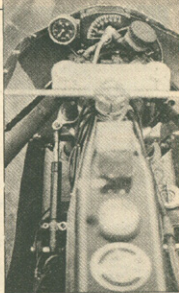
Tovarna Garelli

Garelli je znana športna tovarna, ki je svoje nekdanje že zaprašene uspehe kronala z osvojitvijo 125 kubičnega prvenstva. V letu 1919 je stopil na tekmovalno stezo prvi Garelli. Tovarna se je udeležila maratonske dirke iz Milana v Neapelj. Zmagal je Girardi, Garreljev voznik, ki je prevozil 840 km po makadamskih cestah – povprečna hitrost 38,29 km na uro.

Prvi uspeh je spodbodel firmo Garelli. V tovarni v Sesto San Giovanni so pričeli izdelovati dva cestna motocikla, toda 350 kubični dirkalniki so kraljevali v rokah Nuvoletarija, Vazzija, Gnese... Toda tekmovanja so sprožila vrsto težav in kljub uspehom so sklenili prenehati. Garelliji so vozili le še v privatnih rokah.

Po dolgem spancu in spojitvijo z Agratijem so pri Garelliju znova oživel. Piše se leto 1963, tekmovalni oddelek je pripravil 50 kubični motor za doseganje rekordnih rezultatov. Zabeležili so rekord v 6-urni vožnji (povprečna hitrost 122,311 km na uro), rekord na 1000 km (povprečna hitrost 116,54 km na uro). Rezultati so bili boljši celo od rekordov 75,100 in 125 kubičnih motociklov. Danes še vedno velja rekord v 24 ur dolgi vožnji!

Od takrat je minilo devet let, ko je Garelli spet pripeljal. Rezultate poznamo: prvaki v razredu do 125 kubikov ter za las izgubljeno prvenstvo v razredu do 50 kubikov.



Pogled na armaturo – merilnik vrtljajev, termometer hladilne tekočine. Levo od posode za gorivo blažilec krmila

Po dobrih desetih krogih zapeljem v boksa.

Jan Thiel: «Pa sem mislil, da sem sestavil neuničljivo sklopko...»

Tehnični podatki

MOTOR: enovaljni dvo-taktni vodno hlajen, horizontalno vgrajen valj, valj iz lahke litine s šestimi kanali, valj obdelan po nica-sil metodi, za kroženje hladilne vode skrbi električna črpalka. V hladilnem sistemu je en liter vode. Vrtina x gib 40 x 49,5 mm, prostornina 49,6 kubika, moč preko 18 KM pri 15.500/min. Kompresija 15-1. Sesanje krmila vrteči kolot, uplinjač Dell-Orto ø 28 mm. Sklopka večploščna suha. Menjalnik šeststopenjski. Teža motorja 13 kg.

OKVIR: monocoque iz aluminijeve pločevine z vkomponiranim rezervoarjem goriva (9 litrov). Sprejaj tehidravlična Marzocchi vilica, zadnja blažilica plinska Bitubo. Kolesa iz magnezija. Prednji zavorni kolot samonastavljiv ø 220 mm, zadaj ø 200 mm. Gume Michelin 2,00 x 18 sprejaj, 2,25 x 18 zadaj. Teža motocikla 56,2 kg.



Dorflinger (3) je za las ušel Lazzariniju (17), ki je na račun tehnične težave le enkrat odstopil. Garelli je odlično opravil izpit