

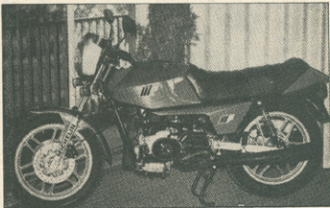
Maxi visa 650 R

Francozi so spet sestavili motocikel z avtomobilskim motorjem – Tudi tokrat je padla izbira na Citroenov motor

Francozi so prav zares razred posebnosti. Imajo dobre dirkače, zdravo misleče konstruktorje in močno industrijo. Le z motociklistično proizvodnjo se ne morejo prav hvaliti. Imeli so nekaj poizkusov, da bi postavili na noge vsaj maloserijsko proizvodnjo težjih motociklov, pa je vse ostalo več ali manj le pri poizkusih.

Morda čaka podobna usoda zaradi pomanjkanja denarja tudi najnovejši primer. Idejni vodja projekta BFG (takrat so v okvir vtaknili štirivaljni bokser avtomobila citroen GS) ing. Boccardo ponovno poizkuša srečo. Tokrat s popolneje obdelanim motociklom in izdatnejšo pomočjo industrialca Siccardija, ki se ukvarja z izdelavo in projektiranjem avtomobilskih delov in opreme. O Siccardiju smo slišali že v začetku leta, ko se je Bimota zanimala za popolnoma svoj motor, toda izdelan v Franciji.

Tudi pri projektu novega motocikla je konstruktorje vodila misel o poceni in enostavnem vzdrževanju. Tako je odločitev padla na motor citro-

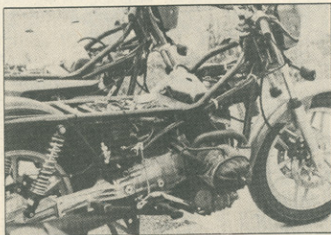


MF 650 R je novost s francoskega krožnika – Visin motor začnjen z Guzzijevimi deli

na Vise s 650 kubiki, ki lahko brez težav prepelje tudi dvesto tisoč kilometrov. Motor so primerno priredili: nataknili so računalniško vodeni elektronski vžig, valje so po Nicasil metodi obdelali pri Mahleju, dodali so oljni hladilnik, motorju so dvignili moč na 38,2 kW. Pri izvedbi motocikla so konstruktorji močno segli po sestavnih delih Guzzijevih motociklov: ohišje menjalnika, prednja teleskopska vilica, kolesa iz lahke litine z zavornim

sistemom Guzzi – Brembo ter armaturno ploščo.

Francozi so znani kot dobri izdelovalci okvirov in med boljše kaže šteti tudi okvir novega motocikla. Okvir je dvojen cevni, spodaj odprt, sestavni del okvira pa je tudi menjalnik z ohišjem. Konstruktorji so uspeli zasnovati okvir tako, da je motor z ostalimi težjimi sestavnimi deli vpet zelo nizko, kar se pozitivno odraža pri voznih lastnostih in gibljivosti. Nekoliko velik je tudi predtek prednjega kolesa, ki znaša 130 mm. To seveda zagotavlja mirno vožnjo v hitrih dolgih ovinkih ter malce trdote pri nižjih hitrostih. Toda 185 kg težak motor je dovolj lahkoten, odlično zavira in je predvsem namenjen lenobnemu turizmu. Doseže hitrost 150 km na uro, kar sicer ni veliko za to prostornino motorja. Zato pa je navor 5,3 kgm pri 3500/min zgovoren podatek, da lenarjenje s petstopenjskim menjalnikom ne predstavlja velik greh.



Okvir je francoski, nihajka je vpeta v ohišje menjalnika, Brembo zavorni sistem pa je dopolnjen z omejevalcem moči zaviranja zadnjega kolesa

Motocikel je bil dodobra preizkušen in prislužil si je pohvalne ocene. Moti nekoliko podobnost z BMW R 45/65 ter seveda nekonkurenčna cena, ki se giblje v višini Honda CB 750 F, kawasakija 750, suzukija 850 ali BMW R 80 G/S.