

Tekst Niko Mihelič, foto Marjan Zaplatil

Orel iz Mandella Laria

Moto-guzzi 750 S 3



Tehniški podatki

MOTOR: dvouvratni — širočno hlajenje — V 90 — nameščeno vzdolžno — vrtina in gib 92,5 x 70 mm — glibna prostornina 748,4 kubinski cm — kompresija 9,8:1 — največja moč 72 KM (SAE) pri 7000 vrtljajih v minutu — ročična gred v dveh letaljih — sredinska odmidska gred — dva del-oro uplinjata VHB 30

— akumulator 12 V — 32 amperski ur-alternator, 180 vatov

PRENOS MOČI: dvokolurna suha sklopka — pestopenjski menjalnik (hitrost v posameznih prestavah 76-110-145-179-208 km na uro) — gume michelin — spredaj 125 x 18 — zadaj 130 x 18

VOZ IN OBLIK: sprednji teleskočki vilice, zadni nikačja, očeta na blažilnikne koni — spredaj dve kolunski zavori — zadni ena kolumna, vse krmili hidravlika.

MERE IN TEZE: mednosna razdalja 1.470 m — dolžina 2.165 m — Sirina 0,760 m — višina 0,700 m — napredna višina od tal 0,150 m — teža praznega motorja 206 kg — teža vočila pripravljenega za vožnjo 225 kg.

ZMOGLJIVOSTI: največji hitrost 206 km na uro — do 100 km na uro, 5 sek — poraba goriva 8 do 9 litrov na 100 km.



Tovarna motornih koles iz Mandella Laria je v svetu znana že dolgo vrsto let. Sodi med tiste tovarne, ki so začele izdelovati motorna kolesa, ko je bil Ottov motor še v povojih, pa tudi med tiste, ki so „preživele“ Japonske „napade“. Še več: motorna kolesa z znanimenjem mogočnega orla so danes v svetu cenjena, saj je znano, da tovarna še skopari z najnovješimi tehničkimi dosežki.

Predstavljamo vam najpomenitejšega predstavnika te tovarne, model 750 S 3.

Prvi guzzi 750 sport so predstavili in začeli prodajati leta 1971. Do danes je ostal skoraj nespremenjen, izboljšali so le zavore in ga oblikovali v modernejše barve. Srce tega motorja je dvovaljni zračno hlajeni širšitaktnik, z valjema postavljenima na V — pod kotom 90 stopinj. Motor so razvili iz znanega 700-kubičnega V 7, ki je bil skonstruiran v vojaške namene. Toda, spremenili so toliko delov, da je skupna teča teh dveh motorjev le njuna oblika. Dinamo je zamenjal alternator, razdelilnik vžiga so zamenjali z dvojnim prekinjevalnikom, tako da ima zdaj vsak valj svoje platine, spremenili pa so tudi skoraj vse mehanske dele, da zmoge 750-kubični motor 70 KM pri 7000 vrtljajih v minutu.

Menjalnik s petimi odlično „izbranimi“ prestavami povezuje z motorjem dvodelarna suha sklopka. Zadnje kolo poganja kardanska gred, kar je najboljši način prenosa moči na zadnje kolo. Cevni okvir je dvojen in zelo močan, spodnja in zgornja cev sta zelo blizu, da je okvir kar se da tog. Prednji vilice so kraje, kot je v navadi pri današnjih motociklih, zato, da se čim manj zvijajo. Zadnje široko vplete nihačke se opirajo na naprej nagnjena blažilnika koni z dolgima vzmetema. Sploh je za najmočnejši guzzi značilno, da v tovarni niso skoparili z opremo. Poleg dobrih blažilnikov so tu še michelin gume, borani plastični, blažilnik tresljava krmila ki ga lahko vklipimo ali izklipimo, ščitne cevi okoli motorja, športno krmilo, električen vžig ter, poleg odličnih kolutnih zavor, še moderna oblika.

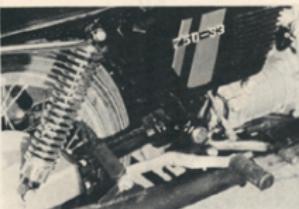
Zavore, najboljše ta hip

Moto guzzi S 3 zavirajo trije zavorni koluti kolutne zavore, narejene v tovarni Brembo.

Ta podatek ne pove kaj dosti, zato je treba takoj dodati, da zaviramo z nogo lev prednji kolut in zadnjega, z desnico zaviramo desni prednji kolut, vse pa krmili hidravlika. Sprva, se zdi, da takšna kombinacija ni najboljša, še posebej ne v zavojih, na mokri cesti in na makadamu. Vendar pa se prava odlika teh zavor pokaze prav v teh treh primerih. Prednji kolut, ki ga zaviramo z nogo ne zavira z največjo močjo, obenem pa porabi malo moči, da tudi zadnjih kolut ne blokira. Učinek je tak, kot pri klasičnih zavorah, kadar ujemamo optimalno razmerje med silama s katerima stisnemo prednjo in zadnjo zavoro, kar je pa zelo težko, posebno še v nevarnostih in na mokri cesti. Zavore so preskušali od leta 1972 na vstrajnostnih dirkah, še letos so z njimi prvič opremili serijski motocikel.

Za zdaj imajo takšne zavore le guzziji, dobili pa jih bosta še benellijs 500 in 750.

Na suhi cesti se guzzi ustavi po 48 metrih, če vozimo 100 kilometri na uro, s klasičnimi zavorami (dva koluta spredaj, noben zadaj) pa še po 60 metrih. To je vsekakor podatek, ki zgovorno pove, kakršna je prednost novih zavor.



Moto-guzzi 750 S 3: glavi valjev zakrivlja koleni, tako da je zračni upor zaradi motorja kar najmanjši, navzdol zakrivilo krmilo pa je značilnost vseh športnikov. Kardanska grez se vrta v desnem kraku nihajk, ki se opirajo na blažilnik koni in dolgo vzmet. Na drugi strani je zadnja kolutna zavora.

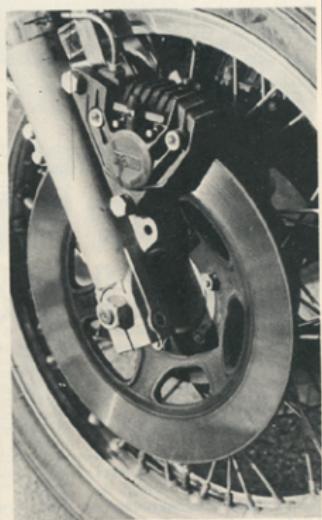
Pravno kolo zavirata dva koluta. Platišče je iz aluminija, narejeno v tovarni Borani, na njem je Michelinova guma.

Enostaven in močan

Dvovaljni, štiritaktni motor je enostavno zasnovan. Ima eno sredinsko odmično gred, ki s pomočjo dolgih dročnikov krmili v glavi postavljene ventile na V. Motorna gred je že serijsko polirana. Na vsako glavo je prvič po en 30-milimetrski uplinjač dellorto – brez čistilnika za zrak. V velik karter gre 3,5 litra olja, ki maže vse gibljive dele motorja. Izpušni cevi sta pod motorjem povezani, končata se pa v dolgih črnih glušnikih. Motor dela pri nizkih vrtljajih podobno kot BMW – zelo tiko, ko pa dodamo več plina in pokaže merilnik vrtljajev več kot 4500 vrtljajev v minutih postane motor veliko glasnejši. Menjalnik s petimi prestavami je ugašen z zmogljivosti, prestavna razmerja so odlično izbrana.

Pretikanje je natančno, spremjava ga le škrtanje. Zadnje kolo poganja kardska gred, ki se vrta v desnem kraku nihajnih vilic. Slaba stran kardskega prenosa je le večja teža zadnjega kolesa, in bolj tog prenos kot bi bil z verigo, zato zadnje kolo pogosto „zavcili“ ko prestavljamo navzdol.

Motocikel je moderno obarvan, posebno pa ugaja športni sedež in velika posoda za gorivo. Stikala so funkcionalna, merilnika pa pregledna. Neuporabne so kontrolne lučke, ki so vidne le poноči. Guzzi je zelo nizek motor, saj je sedež 7 centimetrov nižji kot pri kawasakiju 900, obenem je pa toliko dvignjen, da ni nevarnosti, da bi v zavojih drsal po tleh.



ne vpliva. Trditve ki jo zagovarjajo mnogi, če da je guzzi prijetnejši za desne ovinke, v leve pa da gre težko, ne drži. Navor motorne gredi se čuti le ob prostem teku. Med vožnjo se ta navor izvrava z novorom kardsanske gredi, ki se vrta v nasprotno smer. Na motociklu ni čutiti nobenih tresljajev, brž ko se motor zavrti z več kot 1500 vrtljajem. Vožnja s tem motocikлом je zares pravi užitek. Ovinkov si kar želi.

Poseški so zelo dobrni, čeprav ne najboljši za 750-kubične motorje. Največja hitrost, ki jo obljublja tovarna je 206 kilometrov na uro, to hitrost pa guzzi doseže zlahko, saj seže četra prestava preostava hitrost čez 185 kilometrov na uro, kar omogoča, da peto veliko lepše „potegne“. Motor je zaradi aerodinamične oblike in majhnega upora zelo stabilen tudi pri velikih hitrostih. Blažilnik tresljajev krmila, odlični zadnji blažilnik in tog okvir dovoljuje velike hitrosti v zavojih, kjer je ta motocikel brez tekmece. Zaviranje je mehko in zelo učinkovito, če pa zaviramo v zavojih samo z nogo, ostane motocikel povsem miren in lepo sledi zamisleni smeri. Slaba stran tega motocikla je majhen sedež, ki je dovolj velik za voznika, pa premajhen za

dve večji osebi. Motor se zdi na oko pravi pritlikavec, saj po velikosti prej spominja na 250 ali 350-kubične motocikle kot na 750. Žaromet je dober za varno nočno vožnjo do hitrosti 100 kilometrov na uro, za večje hitrosti bi moral biti halogenski. Utripalke so dovolj vidne tudi v sončnem vremenu.

Mojster za ovinke

Ko so vprašali slovenskega Mika Hailwoda, kateri serijski motocikel ima najboljšo lego na cesti, je dejal: guzzi 750 sport. Njegove trditve ni potreboval preverjati, saj bo mož, ki je dosegel toliko uspehov z dvokolesniki, že vedel, kaj je dobra lega. Njegovo trditev lahko le potrdimo. V primerjavi z drugimi serijskimi motocikli, ki jih ponujajo trgovci, je guzzi mnogo boljši. V ovinkih je neutralen, uboga pa vsoko povlej, ki mu ga da voznik. To, da se motornata gred vrta pravokotno na smer vrtenja koles, na lego

Moto guzzi 750 S 3 je za razliko od ostalih motociklov te znamke manj primeren za dolga potovanja, vendar pa se da z njim prevoziti več kot 500 kilometrov v enem dnevu, ne da bi v bolni pretirano utrujen. Vsekakor pa se veliko prej utruditi voznik, kot pa motocikel, ki lahko s potovalno hitrostjo več kot 150 kilometrov na uro vozil zelo dolgo. Posebej ugaja še velika 22,5 litrska posoda za gorivo, saj lahko s polno zalogo goriva pa z zmerno hitrostjo prevozimo skoraj 400 kilometrov dolgo pot.