

MOTO CIKLIZEM

UREJA MITJA
GUSTINČIČ

**Predstavljamo vam:
MOTO GUZZI
DAYTONA 1000 FUEL
INJECTION**



ŽAREK SONCA

Porodne težave so bile dolgotrajne in številne.

Leta 1989 smo slišali za prva konkretna razmišljanja o novem guzziju, športno usmerjenem, ki naj bi se porodil iz ameriškega dirkaškega motocikla. Tega je zasnoval in do zmag v tekmovanjih dvovaljnikov vodil predelovalec in vođa ekipe Dr. John.

O prvem sodelovanju Dr. Johna z italijansko hišo smo pisali v 3. številki letnika 1990.

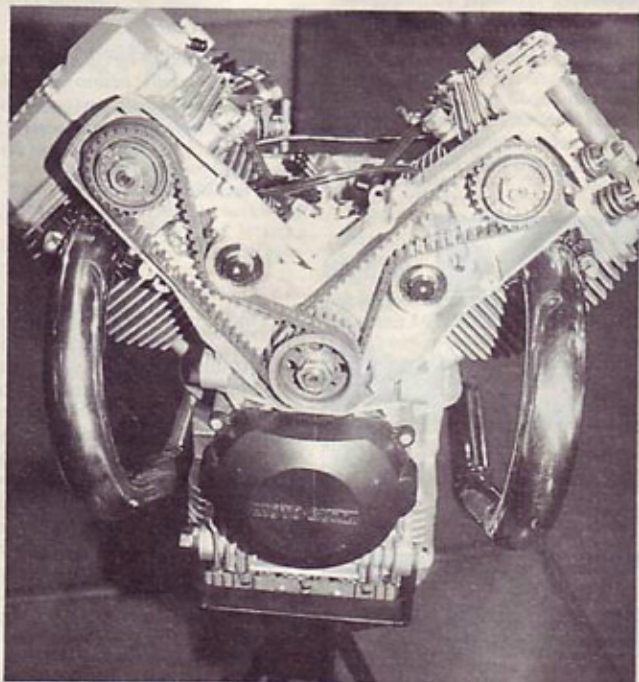
Guzzijeva mehanika, zajeten dvovaljni motor z valji na V in kardanom za prenos moči na zadnje kolo niso aduti, na katere bi v športu stavil brez pomišljanja. Kajti na tržišču obstajajo tudi bolj uporabni dvovaljniki. Toda Dr. John je delo na Guzzijevem motociklu zelo dobro opravil in uspelo mu je dokazati, da je mogoče iz razpoložljivega materiala izdelati tudi kaj več kot le udoben, turističnemu križarjenju namenjen motocikel.

Vrag si ga vedi, kaj se je takrat v Moto Guzziju dogajalo, da so poslovneži sprejeli izziv in prižgali zeleno luč za projekt Daytona, ki je sprva obetal repliko dirkaškega motocikla, razvito na podlagi izku-

senj iz ameriškega šampionata. Odločitev je bila presenetljiva zato, ker je Guzzi že veliko let zaradi pomanjkanja denarja za investicije bolj živel kot pa stopal korak s svetovnim motociklizmom. Jih je morda spodbodla oživitve Ducati-ja pod okriljem intuitivnih ljudi iz Cagive?

No, kakorkoli že, guzzi 1000 daytona smo si ogledovali na prelo-mu iz leta 1989 v 1990. Ljubitelji evropske tehnike in zapriseženi oboževalci Guzzija so vzdihovali od zadovoljstva. Tisti malce bolj zadržani pa so trdili, da je daytona takole, na pogled, malce iz mode, malce brez osebne note. Motor sam? Na to karto kaže staviti prihodnost. Toda z več ekskluzivnosti in privlačnosti.

Pri Guzziju so delali dalje. In to dobro. Tako je mogoče oceniti ko si ogledujemo novi motocikel, ki resnično prinaša žarek sonca v vsakdanjo svino. Može, ki so šilili risalne svinčnike, so dobro vedeli, kaj počno. Kajti novi guzzi je resnično lep motocikel, skladnih dimenzij, prijetno prelivajočih se linij in z motorjem povsem na očeh. In to, motor na očeh, vže. Kajti človek bi kar takole lepo se-



Guzzijev dvovaljnik ima po eno odmično gred v glavi motorja, pogon gredi z zobatima jermenoma.



Tehnični podatki

MOTOR: dvovaljni – štiritaktni – z valji na V pod kotom 90 stopinj – po štirje ventili na valj – po ena odmična gred v glavi – zobati jermen – zračno hlajenje – vrtna in gib 90 x 78 mm – prostornina 992 kubikov – kompresijsko razmerje 10:1 – največja moč 68 kW (95 KM) pri 8000 vrtljajih v minuti – največji navor 98 Nm (10 kgm) pri 6000 vrtljajih v minuti – Weber–Marelli elektronski vbrizg goriva sistema Alfa–N z dvema injektorji in elektronski digitalni Weber–Marelli vžgalni sistem – dvoploščna suha sklopka – petstopenjski menjalnik – prenos moči na zadnje kolo s kardansko gredjo

OKVIR: iz NiCrMo jeklenega pravokotnega profila – motor z menjalnikom nosilni element – spredaj v hidravliki obojestransko nastavljive teleskopske vilice firme Marzocchi s kraki premera 42 mm – zadaj mono blažilnik firme Koni z nastavitvijo hidravlike in vzmeti – zavori spredaj 2x 300 mm plavajoči kalot – zavora zadaj kalot premera 260 mm – spredaj kolo z guma 120/70 ZR 17 – kolo zadaj z guma 160/60 ZR 18.

DIMENZIJE: teža suhega motocikla 205 kg – prostornina rezervoarja za gorivo 23 litrov – poraba goriva na 100 prevoženih kilometrov 5 litrov – najvišja hitrost 240 km na uro

del, med prsti zavrtel kozarček in se zastopil v bogastvo detajlov.

Polovični aerodinamični oklep je zavihan do rezervoarja goriva in se le bežno dotakne motornih glav, ki poganjata iz skrite votline pod rezervoarjem goriva. Ta je tako potegnjena v dolžino, da zbudi spomin na šestdeseta in sedemdeseta leta, na dirkalne kreacije MV Augustine.

Motor sam je kar zajeten prime-rek, v celoti iz aluminija, bogato rebrast, z lepo obdelanimi površinami. Rebra na motornem koritu, ohišju, valjih in glavah spominjajo na motorno klasiko – motor je namreč zračno hlajen. Že legendarni Guzzijev koncept dvovaljnika z valji, odprtimi na V pod kotom 90 stopinj, z modelom daytona predstavlja drugo generacijo.

Tehniki so ga namreč korenito posodobili in prilagodili zahtevam časa. Pa kljub temu ohranili vse tiste prvine, zaradi katerih je Guzzi uspel kljubovati času. In konkurenci. Druga generacija se kaže s štiriventilnimi glavami s po eno odmično gredjo. Par zobatih jermenov krmili odmični gredi prek vmesne gredi, ki leži v dnu med valjema in je z ročično gredjo povezana s parom zobnikov.

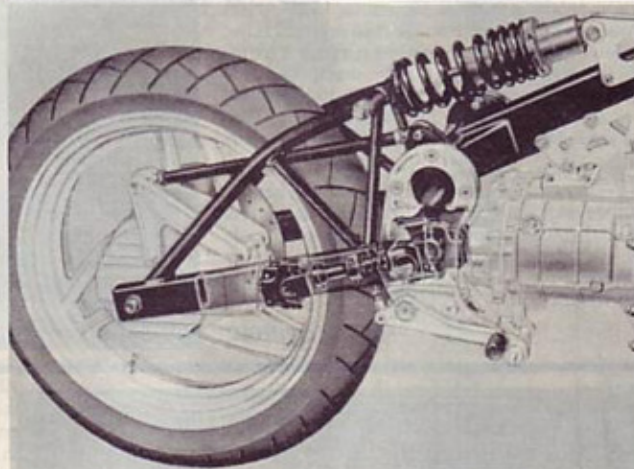
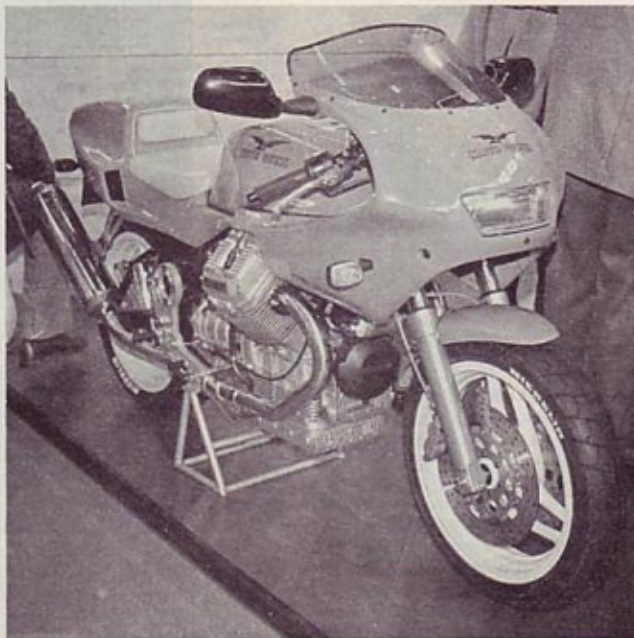
Tehniki so šli v korak s časom tudi z odločitvijo, da zamenjajo uplinjače z vbrizgalno elektrono tipa Alfa–N firme Weber–Marelli, ki temelji na bogatih izkušnjah iz sodelovanja s Cavigo pri Ducatijevem dvovaljnem motorju. Gorivo

dovajata dve brizgalni šobi, stalen pritisk pa zagotavlja električna bencinska črpalka z regulatorjem pritiska. Vbrizgalna elektronika je sinhronizirana z vžgalno elektrono, ki je prav tako Weber–Marellijeva, digitalnega tipa.

Pomladitev motorja je omogočila, da 992-kubični stroj zmore moč 95 konjev pri zelo zmernih 8000 vrtljajih v minuti in spodoben navor 10 kgm pri 6000 vrtljajih v minuti. Guzzi je šel v razvoju še korak dlje in do uporabnosti razvil kataliziran izpuh, ki pa je v tem času namenjen turističnim modelom z oznako californija. Toda Guzzi je na pričakovane omejitve največje moči motorjev ter emisije izpuha pripravljen.

Značilnost Guzzijevega stroja ostaja suha dvoploščna sklopka s petstopenjskim menjalnikom ter kardanski prenosom moči na zadnje kolo. Kardanska gred ima dva križna zgiba ter v zadnjem kolesu plavajoč sklop končnega para zobnikov.

Okvira motocikla skorajda ni mogoče videti, kajti silno preprosta konstrukcija je skrita očem. Okvir teče med paroma valjev. Sestavlja ga zajeten monoliten jeklen nosilec pravokotnega prereza, ki v povsem ravnih smeri veže glavo okvira z v obliki črke T modeliranim vpetjem zadnje nihajne vilice. Ležišče zadnje vilice se ob straneh končuje s parom aluminijastih plošč. Kljub preprostosti se je okvir pokazal kot dovolj toga, dovolj



Enostaven okvir. Zadnje nihajne vilice se opirajo na mono blažilnik v sistemu cantilever.

lahka in za dobre vozne lastnosti odlična konstrukcija, ki jo kot nosilni element dopolnjuje motor z menjalnikom. Sama zadnja nihajna vilica iz profila pravokotnega prereza in z gornjo cevno trikotno ojačitvijo se opira na blažilnik firme Koni, ki je med okvir in vilico vpet v sistemu cantilever.

Blažilnik je nastavljen v hidravliki ter prednapetosti vzmeti.

Motocikel je dobro opremljen, čeprav tehniki niso segali po eksotiki.

Tako ga na prednjem delu podpirajo klasične teleskopske vilice firme Marzocchi s kraki premera 42 mm in možnostjo obojestranske nastavitve hidravlike. Kolesi sta aluminijasta, obuti v malce ozki Michelinovi radialni gumi z oznako Hi-Sport. Pogled pa ne more mimo zavornega sistema hiše Brembo. Na prednjem kolesu je par plavajočih kolotov premera 300 mm, vsak s štiribatno zavorno

čeljustjo in hidravličnimi cevmi z jeklenim opletom. Zavorna ročica z ločenim rezervoarčkom zavorne tekočine je v oddaljenosti od krmila nastavljiva. Na zadnjem kolesu pa je privijačen en kolot premera 260 mm s plavajočo dvobatno zavorno čeljustjo.

Izpušni sistem – vsak valj ima svojo izpušno cev z zajetnim dušilcem – je izdelan iz nerjaveče pločevine, kar koristi njegovi trajnosti. Čeprav na motociklu ni opaziti zelo lahkih in dragih materialov, pa skupna teža suhega motocikla ne presega ugodnih 205 kilogramov.