

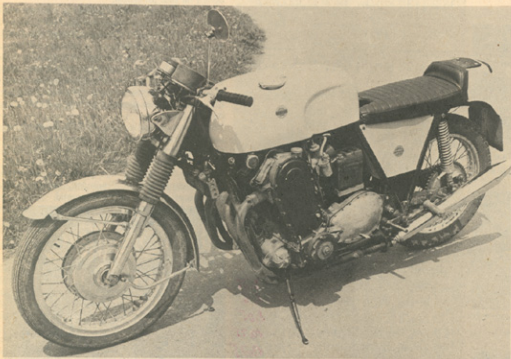
motorna
kolesa

AVTOMOBIL NA DVEH KOLESIH

Andrej
Sedej

fotografije:
Marjan Zaplatil

Motorno kolo poganja motor avtomobila NSU 110



V garaži sestavljeno in izdelano motorno kolo mamut je videti kot pravi tovarniški, serijski izdelek.

Nizko težišče omogoča hitro vožnjo tudi v ovinkih.



Zadnja navodila konstruktorja in izdelovalca pred vožnjo.



Slišali ste že za takšno motorno kolo, kajne? Toda, ta naš orjak med motornimi kolesi ni serijski nemški motocikel muench-4 z vzdevkom „mamut“! Skupna jma je samo ideja in motor ista tovarne. Največje serijsko motorno kolo v Nemčiji žene motor avtomobila NSU TTS s 1177 kubiki, v našega, domačega, je pa vgrajen motor NSU 110 s 1085 kubiki. Tudi vse ostalo je pri tem „hand made“ motociklu precej drugače. Da, da, prav ste razumeli! To motorno kolo je izdelano doma, ročno, zasnovalo in sestavil pa ga je Viktor Bitenc, študent 1. letnika strojništva na ljubljanski univerzi.

Ko je potrkal in plašno vstopil v našo redakcijo, nam niti na misel ni prišlo, da se v tem skromnem mladeniču skriva sposoben konstruktor in izdelovalec motornih koles. Že kot gimnazijec se je lotil prvih predelav. Najprej je preuredil in postavil na noge že odsluženo BSA 500, sledila pa so ji številne jave in MZ, ki jih je predelal v motorna kolesa z kros.

Idejo za ta avtomobil na dveh kolesih je dobil v reviji Moto magazin, kjer je zasledil slika Muenchejevega mamuta. Misel, da bi sam izdelal tak motocikel, ga je dobesedno obsedla in mu ni dala spati. Še posebej, ker je vedel, da pri nas ni mogoče kupiti takega motornega kolesa, če bi bilo to mogoče. Cena je pa še za Nemčijo zelo visoka, saj velja več kot 10 000 mark. Priložnost se mu je kaj kmalu ponudila. Blizu Kranja je zgorel NSU 110. Ostal je samo motor. Kupil je ta motor in po štirih mesecih garanja od jutra do večera je pred njim stal velikanski dvokolesnik, znesen z vseh vetrov.

KRIŽANEC

Le nekaj posegov in avtomobilski motor je lahko vpel v okvir lastne

konstrukcije. Zamenjal je karter z manjšim, vetrnica za prisilno hlajenje ni bila več potrebna pa tudi menjalnik s prenosom je snel in ga zamenjal z drugačnim, po svoje zasnovanim prenosom. Vrtelje motorja prenašajo na menjalnik (odstlužene 500 kubične BSA) dva primarna prenosa in pomožna gred, podobno kot pri honda. Veržnik na vztrajnik in na pomožni gredi, ki je postavljen s predno z motorno gredjo, vrže trojna vrta. Naslednji, primarni pogon, je na drugi strani te pomožne prenosne gredi, kjer veriga poganja veržnik na pet-lamelni suhi sklopki. Prav tako kot menjalnik je tudi ta od motocikla BSA. S štiritopenjskega menjalnika prenaša moč na zadnje kolo vrige. Po javi 175 sport je podedoval mamut uplinjače jikov 26. Vsak valj ima svojega.

Za elektriko skrbi 12-voltni avtomobilski akumulator, prav tak, kot je v NSU 110. Napaja ga alternator. Posoda za gorivo drži 20 litrov in je iz serije dodatne opreme za poboljšane kawasakije 500. Plastično ohišje za sedež z zadnjo lučjo in sedež so (prav tako kot glušilna lonca izpušne cevi) nortonovi. Od BSA so še oba kolesa in prednje vilice z balano. Vzgete ga z originalnim, avtomobilskim električnim zaganjalcem, ali pa z nožnim zaganjalom.

Zelo dolga je medosna razdalja. Za 2 cm je večja kot pri harley davidsonu, ki ima med motornimi kolesi najbolj vsakšabi postavljena kolesa (1560 mm).

VELIK, TODA OKRETEN

Pradni sem se vsedel na to 280 kg težko in z vseh vetrov mešeno motorno kolo, sem bil, priznam, močno skeptičen. Toda že po nekaj sto metrih, so se mi vsi dvomi razblinili. Prav tako, kot pri avtomobilih, zasujete ključ v stikalo za vžig in mamut zarohni pod vami. Plin sem dodal

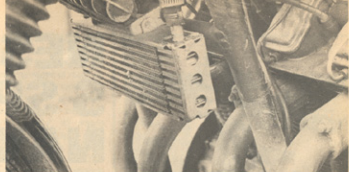
kar se da previdno, kajti med nogami imeti avtomobilski motor niso ravno mačje solze. Motor je odlično vpet, tako da tudi pri hitrem speljevanju prav nič ne zvija okvira in tudi nobenih tresljev ni čutiti ne na mestu, ne med vožnjo. Povsem miren je tudi pri najvišjih hitrostih. Zaradi zelo dolge medosne razdalje odlično drži smer in je odličen za dolge in hitre ovinke. Precejšnje teže in dolžina pa ne vplivata na okretnost. Prav nič bolj ni neroden kot običajni motocikli.

Munch-4 ima dobrih 10 cm krajšo medosno razdaljo in se zato pri pospeševanju, seveda tudi zaradi večje moči, kaj rad postavi na zadnje kolo in vrže voznika s sobe. Naš mamut pa se, zaradi šibkejšega motorja in bolj narazen postavljenih koles, obnaša precej boljše.

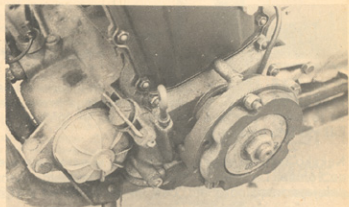
Največja hitrost se približa 180 km na uro, po besedah bodočega strojnega inženirja, pa bo z zamenjavo veržnika na zadnjem kolesu dosegel tudi 200 km na uro. Pospeškov nisem meril. V opravičilo pa naj povem, da tudi kolegi nemške revije Motorrad, ki so preskušali originalnega mamuta, navajajo le približne rezultate pospeškov (okoli 5 sekund do 100 km na uro). Zaradi izrednih zmogljivosti je te rezultate skoraj nemogoče natanko izmeriti.

Zejen je ta avtomobil na dveh kolesih skoraj prav tako kot njegov vrstnik na štirih. Deset litrov je komaj dovolj za 100 kilometrov.

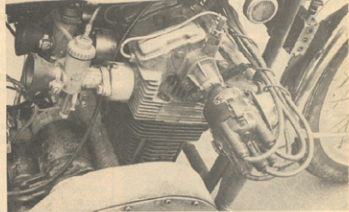
Prav tako kot je mene, zagotovo tudi vas zanima, koliko je taka igrača vredna. Brez računanja vrednosti dela mladega konstruktorja, so se „proizvodni stroški“ približali 15 000 novim dinarjem. To motorno kolo je brez dvoma zelo solidno izdelano in polno odličnih in izvirnih rešitev. Tako zelo me je prepričalo, da lahko le svetujem vsem tovarnam, ki bodo potrebovale sposobne in obetajoče konstruktorje, da si zapomnijo ime Viktor Bitenc.



Oljni hladilnik amija hladi olje tudi pri tem velikem motociklu.



Alternator motornega kolesa BSA 500 je privit direktno na glavno gred. Manjka še zavarovalni pokrov.



Originalni NSU avtomobilski razdelilnik štrli preveč navzven. Konstruktor ga namerava zamenjati s krajšim, pri katerem ne bo več nevarnosti, da bi se pri padcu odlomil.

Uplinjači jikov 26 so odlično in poceni nadomestilo dragim originalnim NSU-jevim uplinjačem.

