

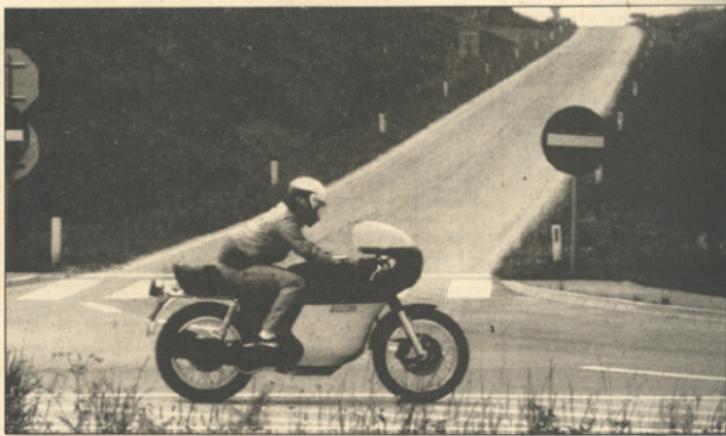
Sestavni del človekovega življenja so tudi sanje. Ta sanja o tem, drugi o nem. Vsak ljubitelj motociklov, ki pozna še kaj drugega kot honde, kawasakije, suzukije in yamahе, je prav gotovo že kdaj sanjal o agusti. Ob tem magičnem imenu takoj pomisliš na Agostinija, neponovljiv zvok njegovih rdeč-srebrnih dirkalnih motociklov in hit za tem na 750 in več kubične cestne motorje. Imeti moraš srečo, da agusto stope vidiš, še večjo, da jo tudi slišiš, da bi pa kakšno vozil... to si pa tudi v sanjah težko zamislil. Venendar se še vedno dogajajo čudeži. In takemu, v zvezi z agustom, smo bili priča leni.

Matjaž Makoter, eden največjih motociklističnih in avtomobilističnih v avtomobilskih zanesenjarkov v Ljubljani, je lani prebral oglas, ki je v Rupi naprodaj agusta, model 750 S America. Po nekaj dneh je bil motor že »na varnem« v njegovi garazi. Bil je potreben manjši popravki. Kmalu je bila garaza polno delov. Motocikel je bil popolnoma razstavljen. Vsi, ki Matjaža poznamo, smo vedeli, da bo agusta spomladi v enakem stanju, kot pred dobrimi šestimi leti, ko je zapustila tovarno. Tako so ju tudi zgodilo. Takrat smo se s ponosom lastnikom, verjetno edine vozne aguste v Jugoslaviji, tudi dogovorili »nekaj ovinkov« za vsa, naše bralce ljubitelje motornih koles.

Muhasto spomladansko vreme nam je pošteno prekrizalo načrte. Dolgo smo čakali na primeren dan, agusta, fotoreporter Zapatil in moja malenkost smo bili na dogovorenem mestu točki, kot eksprešni vlak takrat, ko so na železnici merili zamude samo v minutah. Zapeljali smo se na prej izbrano mesto, skrito radovednežem.

Tovarna MV Augusta motornih koles ne izdeluje več. Legenda se, je začela po vojni, ko si je bogati grof Domenico Agusta za hobi omislil dirkanje. Ustanovil je tovarno. Začeli so izdelovati dirkalne motorje, ki jih po uspehu verjetno nikoli nihče ne bo kos. V petindvajsetih letih, od 1952 do 1976, so ti motocikli zmagali na 270 dirkah za Veliko nagrado, osvojili so 38 naslovin svetovnih prvakov v posameznih razredih in 37 prvih mest med konstruktorji. Med množico srečnežev, ki so temovali s škrlatnimi motorji, so bili najbolj znani Carlo Ubbiali, John Surtees, Mike Hailwood, Giacomo Agostini in Phil Read.

Leta 1971 je Domenico Agusta umri. Nasledil ga je najmlajši brat Corrado. Nadaljeval je z dirkanjem klub vse večji konkurenči z Daljnega vzhoda. Prodaja dragih cestnih motociklov je začela padati,



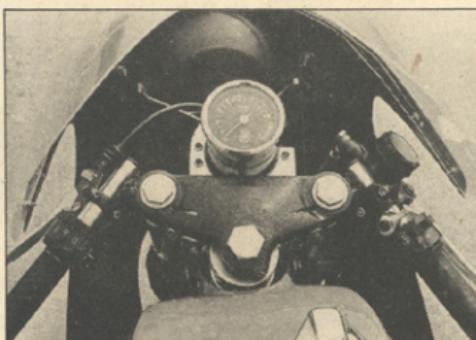
MV agusta 750 S America

Kvadrofonija leteče kovine

Tovarna MV Agusta motociklov danes ne izdeluje več, v 25. letih pa so si njihovi izdelki pridobili »nesmrtnost« ne samo na dirkališčih, pač pa tudi pri ljubiteljih motociklov, ki verjamajo v »dušo« jeklenih konjičkov

na dirkalnih stezah so postajali bolj ogrevali za opustitev izdelave dvotaktni motorji vse hitrejši in MV Agusti že grozil konec. O dvotaktnih dirkalnih motorjih pri Agusti nihče še pomisli ni. Zaradi finančnih težav so se lastniki vse

bolj ogrevali za opustitev izdelave motornih koles. Popolnoma so se posvetili že prej znanim in donosnim helikopterjem Bell-Agusta, ki so še vedno pojem. Zadnjo zmago je dosegel leta 1976 Ago-



stini na dirki za Veliko nagrado ZR Nemčije, v razredu do 500 kubičnih centimetrov.

Prvi motocikel, predhodnik stavnih cestnih štirivaljnikov, so predstavili že leta 1950 na Milanškem salonu. Namenjen je bil le pešiči peticnežev. Osnova je bila povsem »dirkalna«, konstrukcija inženirja Remorja, oceta predvojnih štirivaljnih dirkalnih gler. Posnobej tega motorja je, da v njem ni niti enega samega člena verige. Dve odmični gredi v glavi pognajo zobjniki, ki tečejo v posebnem ohrlju med srednjima valjema. Ni niti enega drsnega ležaja. Glavni gred, ojnice in odmični gredi se vrtijo v krogličnih ali valjčnih ležajih. To daje agustum isti značilni rezek, povsem specifičen zvok. Ta zasnova je ostala vse do zadnjega cestnega motora.

Model 750 S America je nekako prvi iz serije novih, moderniziranih oblikovanih motociklov. Okvir in sam motor sta na prvi pogled enaka kot pri prvem modelu 750 S, sedež, posoda za gorivo in oklep pa so tako kot pri zadnjih dirkalnikih. Morda bo kdo pomisli, kaj je tako enkratnega na agusti, sa ponujajo Japonci Kopico štirivaljnih, podobno zasnovanih motociklov. Res je, da poznamo CBX, GSX, CBR, GPZ in kdo bi tu naštrelal še vse preostale »močnejše« in »hitrejše« motorje od aguste. A to so motorna kolesa brez »duše«. Ne-kakna konfekcija, ki si s kopico prestopajo novih modelov in medsebojno konkurenco same sebi uničuje tržišče Agusta pa je motorno kolo, ki na vsakem detaju kaže, da so že izdelovali ljudje, ki jim je bil motociklizem v prvi vrsti hob in užitek in še tam nekje daleč zadaj zaslužek. Noben »moderen« štirivaljnik ni tako ozek kot agusta. Na koncu motore greti ni alternatorjev in pla-

tin. Zaradi tega ni bojazni, da bi v ovinku »nasedel« na lastni motor in pada. Motorno kolo so delali od leta 1966 do 1978 v dvanajstih različicah, s prostornino od 592, prek 743, 789, 862, 892, 837, 954 do 1066 kubičnih centimetrov in močjo 50, 66, 72, 75, 82, 90, 95, 105, 90, 106 in 119 konjskih moči. Zname pa so tudi aguste s turbo kompresorjem in močjo do 150 konj. »Nad« motor zmore 75 KM pri 8500 vrtljah v minutih.

Potem ko sem si ogledal vse potrebne podrobnosti, sem se uvedel na ta sanjski motocikel. Prvi vlii je enkraten. Vse, od krmilka, ročic sklopke in zavore do stopalik, je na tistih mestih, ki jih zahteva normalen položaj človekovega telesa. Vse »padet« v roke. V trinajstih letih mojega »motociklizma« sem imel že od prvega trenera tako varen, zaupljiv občutek le pri BMW in guzzijih. To je vseček za previ užitek v vožnji eden od največjih elementov.

Predno sem pritisnil na gumb zaganjalnika, sem v mislih še enkrat prelepel vtise, ki sem jih dobil ob branju testnih in dirkalnih agust v preteklih letih. Še onkrat sem spomnili, da je to med motocikli nekaj takega, kot stradiška med violinami – pravo bogastvo, ki mu se ne sme nič uprijetiti.

Pritisnil sem gumb. Zaganjalnik (kjer je to tudi dinamo) je mehko zavorilen in hig za tem sem že silsal rezek zvok iz štirih, relativno odprtih glufnikov. Kazalec v merilniku vrtljajev (merilnik hitrosti) je novi lastnik ob cibnovi odstranil, se je v trenutku povpel na tri-stiri tisoč. Spustil sem ročico za plin in motor se takoj umrnil ter ponizno čakal nacaljalnih ukazov. Ročica za plin je mehka in lahka. Gib do polnega plina pa kratek, kot pri pravem dirkalnem motorju.

Poig merilnika vrtljajev so še tri lučke: za dinamo, luči in dolgo



Tehnični podatki

Motor: štrivaljni, štiritaktni, vrstni, zračno hlajen, prečno postavljen v okvir. Vrtilna 67 mm, gib 56 mm, prostornina 789,7 ccm, kompresijsko razmerje 8,5:1, največja moč 75 KM pri 8500 vrt/min, štirje uplinjači, Dell'Orto VHB 26, razdelilnik vzloga za valji pod uplinjači, dve odmični gredi v glavi, ki jih poganjajo zobniki

Prenos moći: oljna večnamenska sklopka, petstopenjski menjalnik, pogon zadnjega kolesa s kardanom ali verigo. Okvir: ceven, zadnje nitajne vilice oprite na dve kolutni, zadaj bobnasta

Mere in teže: posoda za gorivo 19 litrov, teža praznega motocikla 230 kilogramov

Zmogljivosti: največja hitrost približno 220 kilometrov na uro (odvisno od prestavninske razmerje in od lega, ali je motor z oklepom ali ne), pospešek z mesta do 100 kilometrov približno v 4,5 sekunde, poraba goriva med 6 in 9 litri na sto km.

luč. Rdeče luči za pritisak olja ni! V motorju je le majhna črpalka, ki skrbi, da pride olje v glavo, do odmičnih gredi. Glavna gred in bat se mažejo z oljno meglo in nastane v ohišju motorja. Stisnili sem sklopko, morda najslabkejši del motorja, prestavil v prvo (ročica je na desni, a se z luhkoto premakne tudi na lev), dodal plin in počasi speljal. Motor teče neverjetno mirno. Speljevanje kljub izredno »dolgi« pri prestavi (motor doseže skoraj devetdeset kilometrov na uro) ni problem. Na drugem koncu jeklene vrvi plina »čaka« vedno dovolj poslušnih konj. Druga, tretja, četrta in peta prestava so razporejene tako, da vrtljaj paidejo vedno manj, kot pri motorjih za dirke. Motor dobi prav zvok šele pri višjih vrtljah. Tu zapojo v pravem pomenu besede. Zvok vseh zobilnikov, ležajev, sesanja zraka v uplinjaču brez čistilnika zraka in končno širih izpušnih cevi je nekaj enkratnega. To je melodija, ki je japonski motorji ne bodo nikoli »zapeli«. Človeka ta pesem kar malo uspava. Vendar je tu cesta, ovinki in nove oblike aguste se vrstijo druga za drugo. Prestavljanje brez skrтанja in truda. Rekel bi, da menjalnik reagira že na samo misel, da bo treba prestaviti v višjo ali nižjo prestavno, ne šele na premik prestavne ročice. Tudi zavore so odločilne. »Ne stisni jih premično, ker bodo silcer one stisnile tebe«, so bile moje misli, ko sem prvič zavrl pred ostrim levim, dobro znamen ovinkom (s tem besedami je pred leti Agostini pospremljena na nekaj krogov v Brands Hatchu Davida Dixona, ko je kot eden redkih testnih novinarjev preizkušal pravi, petsto kubični dirkalin).

Še po nekaj kilometrih sem se spomnili da poganja zadnje kolo kardon. Pri agusti nameči si tistih zaviralnih občutkov, kot pri BMW in guzzijah. Po nekaj kilometrih ovinkaste ceste, kjer je motor držal smer kot na tračnicah, sem zavil na avtocesto. Tu je občutek spet drugakov. Skrješ se za oklep, da še sam ne veš kdaj. Naenkrat je hitrost že blizu dvesto kilometrov na uro. Tu močnega glasu iz glufnikov ne slišiš več. Ostane nekje zadaj. Glasniji so uplinjači in sam enkraten motor. Dolgi, hitri ovinki so prava poslastica. Prav želiš si jih, saj motor uboga, vsak najmanj gib. Tu pride do izraza še ena oblika, ki je »japonski« tudi nimajo. Motor je lahket, saj konstruirjen je bil to mora misliti na sopotnika. Sopotnik ima odmerjenega le toliko prostora kot tisti, ki sedi v avtomobilu zaslove 2 + 2 zadaj.

Trenutni zares prvega motociklističnega užitka so se že prehitro iztekel. Motor sem vrnil lastniku, vendar z nekim posebnim zadovoljstvom, ker bo še wedno tu blizu in velikokrat ga bom še videl in pred vsem užival v poslušanju njegovega »kvadronfonijskega«.

NIKO MIHELIČ

