

# MV AGUSTA 750 S

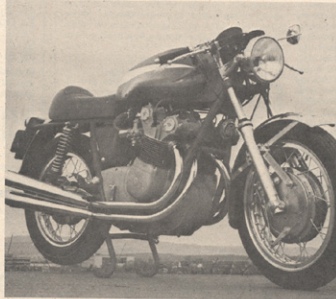
## Bo yamaha zasenčila agusto?

Kar pomenijo med avtomobili ferrariji, lamborghini, maserati in porscheji, pomenijo med motorji izdelki italijanske tovarne MV Agusta. V tej tovarni so se začeli ukvarjati z motornimi kolesi že leta 1946, ko so napravili v Valenci prvi 125-kubični dvotaktni motor. Leta 1950 so pripeljali na Veliko nagrado Belgije prvi štirivaljni, in od takrat dalje pomeni MV nekaj nepremagljivega. Na motorjih te znamke si je pridobil naslove svetovnega prvaka Anglež Hailwood, s temi motorji je tekmoval John Surtees, danes pa z njimi zmaguje slovit Giacomo Agostini. Lani je umrl lastnik te tovarne, ki zraven motornih koles izdeluje tudi helikopterje, grof Domenico Agusta. Krmilo tovarne je prevzel njegov brat, ki je bolj navdušen za vodne športe, a je vseeno ostal zvest tradiciji in ni prenehal z izdelovanjem motorjev. Letos je prišla tovarna zaradi neprestanih stvok v težak položaj, tako da so sklenili zaključiti s tekmovalni tovarniške ekipe. Bosta pa Agostini in Reed še vozila kot privatnika.

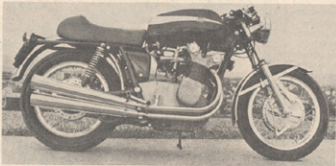
Agusta 750 S je nekaj posebnega, pojem kvalitete. Nekaj posebnega je tudi po ceni, saj stane v Italiji 1 980 000 lir. Motor ima štiri valje postavljene poprek, dve odmični gredi v glavi, štiri uplinjače znamke Dell'Orto UB 24. Motor ima pet prestav, zadnje kolo pa poganja kardana, tako da lastniki teh motorjev nimajo težav z verigo. Odmične gredi poganjajo zobniki ki so v posebnem ohišju med srednjima valjema. Na povsem svojstven način je postavljena in uezajena motorna gred.

Drugi motorji imajo namrač motorno gred v istem ohišju kot ostali deli motorja; agusta ima posebno ohišje, na katero je privita glavna gred! To ohišje je potem vstavljeno v glavno, kjer sta še menjalnik in sklopka. S tem so preprečili težave, ki nastanejo, če se ohišje zvije. Zelo

MV agusta 750 S je pravo športno kolo, ki nam na prvi pogled pove, da je v sorodu s pravimi dirkalnimi stroji.



Motor je zelo lep in skladen. Na sliki lepo vidimo veliki karter in mogočno prednjo zavoro.



Od zadaj je videti motor zelo ozek, izstopajo le izpušne cevi, ki štrlijo nekoliko vstran.

Motor tega „italijana“ je pravi športni orjak. O tem pričajo štirje valji, dve odmični gredi v glavi in štirje uplinjači.



kvaliteten je tudi menjalnik, pri katerem še posebno ugaja zelo dolga prva prestava. Kardanska gred, ki poganja zadnje kolo, je speljana v desni vilici. Motor ima zelo globok karter, ki omogoča motorju veliko olja. Uplinjači so brez čistilcev za zrak, kar je dokaj nenavadno za motor, namenjen normalni vožnji. V rezervoar za gorivo vlijemo 24 litrov goriva. Spradaj so Cerianijeve vilice, zadaj pa navadne nihajne z vijalnimi vzmetmi in teleskopskimi blažilniki. Sprednje kolo je obuto v pnevmatiko z meran 3,50-18, zadnje za 4,00-18. Sprednja 230 mm bobnata zavora je izdelek tovarne Grimeca. Zavora ima štiri čeljusti in je zelo robustna in kos še tako nevarnim položajem. Zadnja zavora pa ne zasluži kaj dosti hvale, saj je pravo nasprotje prednji. Meri 200 mm in ima samo dve čeljusti, tako da mora voznik pri veliki hitrosti kar poštono stopiti na zavorni pedal, ki je na levi strani. Sedež je lepo oblikovan in dovolj velik, lepe oblike je tudi rezervoar za govo. Motor je v splošnem zelo prijeten. Okvir je pobarvan z barvo tobaka, z razliko od drugih motorjev, ki so črni. Ugajuje tudi štiri izpušne cevi, lepa luč, števec in športno krmilo. Motor zmore 69 KM pri 9200 vr/min, tehta 230 kg (na KS pride 2,82 kg). Motor ima odlične pospeške, največja hitrost pa je tudi zelo velika, saj drvi ta temperamentni „italijan“ kar 225 km na uro.



Teh motornih koles ne izdelujejo v velikih serijah, kar se tudi ne bi spodobilo za tako ugledno tovarno. Čeprav je motor zelo drag, vseeno ne zmanjka zanesenjakov in ljubiteljev, ki se jim ne zdi preveč odšteti toliko denarja za vozilo na dveh kolesih. Motorja pri nas ni moč kupiti, ker ta tovarna nima zastopništva v Jugoslaviji.