

ISKRI ŽREBEC

PROIZVAJALCI
MOTOCIKLOV
V VELIKI BRITANIJI
SO ZAOSTALI
ZA ČASOM



IZ STARINARNICE

V primerjavi s hondami
in kawasakiji je
novi triumph bonneville 750,
prava lahkonina igračka

Motor se je prevzaprav rodil že leta 1938. Tako je Edward Turner zasnoval prvi „twin“. Bil je 500-kubičen, v zasnovi skoraj že tak kot je danes. Tako je bil dvovaljnik brez vzmetenega zadnjega kolesa prava senzacija. Bil je namreč prvi velikoliki serijski motocikel z več kot enim valjem. Po drugi svetovni vojni so začeli izdelovati podobne dvovaljnice v

Nekdaj je bila Velika Britanija zibelka motornih koles. Toda Angleži so zaspali na lovorkah, ki so si jih svoječasno pridobili na svetovnih dirkališčih. Nikoli niso namreč pomisili, da bi jih mogel kdjo ogroziti. Industrija pa nima občutkov za „tradicije“, kot jih imajo vrli Angleži, in preden so se Otočani zavedli, so že ostali daleč za proizvajalci motornih koles iz nekaterih drugih držav, še posebej za tistimi iz Japonske . . .

Održa današnjih razmer pri proizvodnji motociklov je tudi angleški triumph bonneville 750, ki smo ga tokrat vozili. Kljub nekaterim izboljšavam bi ga lahko na kratko označili: nov — a že starinski!

vseh ostalih britanskih tovarnah dvokolesnikov, vendar je bil od vseh najbolj priljubljen prav triumph. Z leti so ga spremenili in dopolnjevali, toda ostal je vedno zvest podobi svojega rojstva.

Leta 1950 so predstavili model thunderbird, prvi med 650-kubičnimi batij dvovaljniki. Ta model je dobro znan tudi pri nas, saj ga je nekaj časa uporab-

ljala prometna milica. Model je imel en uplinjač v modernem obliku. V Ameriki so ga prodajali „za med“, in to je bil prvi motocikel, ki je bil pri srcu ljubiteljem v vsem navdušenem za vožnjo po dveh kolesih.

Ceprav tako priljubljen, je pa pokazal tudi svoje slabosti. Večja težava je bila električna napeljava, „ki je prisilila k požaru krepkega več kot enega mehanika“, je v šali označil to hibro ameriški novinar. Kljub temu so motocikel odlično prodajali in tako pripravili tržišče Japoncem, ki so znali izkoristiti „angleževe“ šibke točke ter popolnoma preplaviti tržišče na začetku sedemdesetih let.

ZAJAHALI SMO BONNEVILLE

Thunderbirdu je sledil tigre 110, kasneje pa prvi bonneville. Največja moč tega motorja je bila 46 KM pri 6500 vrtljajih v minutih. Motor je bil ubogljivo prožen, največja hitrost pa 180 kilometrov na uro. Temu modelu je sledil 750-kubični bonneville s kolutno zavoro le na prednjem kolesu, kasneje pa novi, ki ima kolutni zavori na obeh kolesih. Takega smo tudi preizkušali.

Motor je ostal, kot smo že zapisali, pač nespremenjen. Je dvovaljni, štiritaktni, zračno hlajen. Ventili v glavi so postavljeni na V, krmilite jih pa dve odmični gredi, ki se vrtita v zgornjem delu ohaja motorja. Na glavo sta privita dva uplinjača. Bata se gibljiva spredno, kar je tudi izvor neprilejnih tresljajev, po katerih slowijo skoraj vsi dvovaljniki. Ročična gred se vrti v dveh kotalnih ležajih in eni puši na desni strani gredi.

Menjalnik je za motorjem v posebnem ohiju, ki pa je povezano z motorjevom. Ima pet prestav, menjalna ročica je pa prvič pri tem modelu na lev strani. Na levo so jo prestavili zaradi novih ameriških predpisov, ki zahteva ročico zavor na desni, ročico menjalnika pa na levi strani. Menjalnik poganja močna veriga, ki se vrti v posebnem ohiju na levi strani motorja. V tem ohiju sta še

120-vatni alternator in oljna sklopka.

Motor je privit v dvojen, cevast okvir. Prednje vilice so teleskopske, zadnja nihalka se bo opira na vzmeti in oljna blažilnika. Zadnje 18-palčno kolo poganja enojna veriga, zavira ga pa kolutna zavora na desni strani. Prednje kolo je za palec večje, zavora je pa enaka.

Sedež je udoben in dovolj velik za dve osebi. Krmilje je sorazmerno veliko in prijetno, motilo le preveč naprej postavljene stopalke.

PRIJETEN, POLN MOČI

Velika moč je 55 KM pri 6800 vrtljajih v minutih! Ne bi se je sramoval niti avto spodnjega srednjega razreda. Če pa imamo pod seboj motocikel s toljikimi konji, nam to napoveduje pravo športno vožnjo.

Motocikel nima električnega zaganjalnika, vendar rad vžge; zato zaganjanje mogočnega motorja ni nobena težava. Sklopka je mehka in natančna, menjalnik je še boljši. Ko sem pretaknil v prvo, sem imel občutek, da se je ročica zataknila; zato sem ob spuščanju sklopke pričakoval neprijetno žkranje zobjnikov v menjalniku. Zmotil sem se! Prestavil sem res prvo, pa je motor z lahkoto speljal. Ko sem pretaknil v drugo, sem imel enak občutek. Za vsak primer sem še enkrat prestavil, bilo pa je nepotrebitno, saj je precizni menjalniški mehanizem tokrat prestavil že v tretjo. Verjel sem prijateljevim besedam, da je menjalnik več kot odličen.

Prepuštil sem se užitkom vožnje in si zaželet zavojev. Če pozabim na tresljaje motorja, ki ob določenem številu vrtljajev izginejo in se nato spet pojavi, je vožnja s 750-kubičnim „angležem“ več kot prijetna. Motocikel je v primerjavi s hondami in kawasakiji prava igračka. Je lahek in v zavojih miren. Lepo drži zamišljeno smer in uboga vsako voznikovo zapoved. Zavore so mehke in učinkovite, podvozje pa nekaj srednjega med športnim in potovalnim.

TEHNIŠKI PODATKI

MOTOR: dvovaljni – štiritaktni – zračno hlajen – vrstni – nameščen prečno – vrtina in gib 76 x 82 mm – prostornina 720 kubikov – kompresija 8,5 : 1 – največja moč 55 KM pri 6800 vrtljajih v minutih – ročična gred v treh ležajih – dve stranski odmični gredi – prenos z zobjniki – dva uplinjača Amal 30 mm – akumulator 12 V – 12 amperskih ur – alternator 120 vatov.

PRENOS MOČI: večlamelna, oljna sklopka – primarni pogon z verigo – sekundarni pogon z verigo – menjalnik pet prestav – 12,25, 8,63, 6,58, 5,59, 4,70 : 1.

VOZ IN OBESE: spredaj teleskopske vilice – zadaj nihalka, oprta na vzmeti in oljna blažilnika – spredaj in zadaj enojna kolutna zavora – hidravlika – gume: spredaj 3,25 x 19 – zadaj 4,00 x 18.

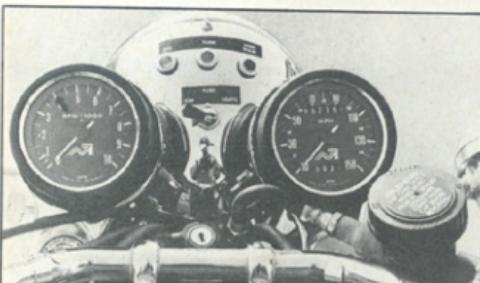
MERE IN TEŽA: najmanjša razdalja do tal 152 mm – teža praznega motocikla 190 kg – posoda za gorivo 16 litrov – medosna razdalja 14423 mm – višina sedeža 861 mm.

ZMOGLJIVOSTI: največja hitrost: 185 kilometrov na uro – od 0 do 100 kilometrov na uro 5,5 sek. (približno) – poraba goriva 5 do 8,5 litrov na 100 kilometrov.



ISKRI ŽREBEC IZ STARINARNICE

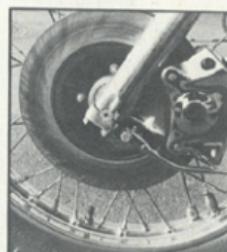
Pri tem motorju bolj ugaša velik navor kot kopica konj. Voznik lahko vozi v višjih prestavah pri majhni hitrosti, pa motor vseeno lepo potegne. Nekoliko se stresa, kadar igla v merilniku vrtljačev živahnno poskuša proti prepovedanemu rdečemu polju. Motorja zaradi dolgega giba in krmiljenja ventilov z dročniki pač ni priporočljivo siliti v visoke vrtljaje, pa tudi moč mu hitro pada, če hočemo iztisniti iz njega preveč. Pospeški in največja hitrost so več kot zadovoljivi za še tako zahtevnega voznika. Ko sem pretkal pri kakšnih 500 vrtljajih pod rdečim poljem, je motocikel takoj pustil dačež za seboj vsak avto. Hitrost 100 kilometrov na uro doseže v približno v času 5,5 sekunde, največja hitrost je pa celo nekaj več kot 185 kilometrov na uro. Poraba goriva je med 5 in 8,5 litri na 100



V žarometu so tri kontrolne lučke – za pritisak olja, utripalke in dolgo luč. Pod njimi je stikalno za luči, pred krmilom pa dva velika merilnika za vrtljaje in hitrost.



Triumphov dvovalnik je bil zasnovan leta 1938. Imel je 500 kubikov, do danes pa je ostal v zasnovi skoraj nespremenjen. Menjalna ročica je prvič na levici strani, tako kot zahtevajo ameriški predpri.



Prednje 19-palčno kolo zavira enojna kolutna hidravilična zavora. Prav tako zavira tudi zadnje kolo.

kilometrov, odvisno od načina vožnje, olja pa skoraj nič ne porabi.

GA BOSTE UVOZILI?

Bonneville 750 je prijeten motocikel, s kopico dobrih, pa tudi nekaterih slabih lastnosti. Škoda, da so Britanci zaspali na lovorkah, ki so si jih zasluzeno priborili na dirkalniščih! Velika Britanija je zibelka motociklizma, ki pa danes ne pomeni skoraj nič v primerjavi z minulo slavo. Zmagovalci zadnje vojne si predolgovo niso mogli predstavljati, da bi lahko kdo drug naredil boljši motocikel (vsaj za široke množice) kot prav oni.

Prepozno so to spoznali. Zato so tudi propadle vse zveneče tovarne in imajo danes le še dve, ki izdelujejo sorazmerno zastarele motocikle: Triumph in Norton.

Tudi novi bonneville je danes skoraj že starinski. Ne prodajajo ga več tako kot so ga v šestdesetih letih. Po krivici ga tudi nekateri še bolj kritizirajo kot to zasluzi; saj je kljub vsem očitkom lahkonem in ubogljiv „žrebec“, ki skriva v sebi veliko več mladostne moči, kot bi mu človek na pogled prisodil.

Tekst: NIKO MIHELIČ
Foto: MARJAN ZAPLATIL

AUTOFORNITURE

TRIESTE - VIA G. PASCOLI 16 - TEL. 771636

Marino



V NAŠI PRODAJALNI LAJKU KUPITE VSE ZA AVTOMOBILE

- nadomestne dele, opremo, okraske in vse drugo
- vse nadomestne in posebne dele za zastavo 101
- dele za pojačanje moči motorja „friziranje“
- avtomobilski gume znanih in kakovostnih znakov, kot so: Dunlop, Pirelli, Firestone, Cest, Michelin, Goodyear, Uniroyal in podobne
- avtoradio Blaupunkt, Philips in Grundig, kupljeni avtoradio, takoj montiramo
- zimsko opremo
- v sklopu prodajalne imamo dobro opremljeno elektro in mehanično delavnico in garažo, kupljene izdelke lahko takoj montiramo

Če boste v katerem koli delu Trsta nas poklicite, prišli bomo in ves pripeljali v prodajalno

USTREGI BOOMO VSEM VAŠIM ŽELJAM, DA BOSTE TUDI V PRIHODNJE PRI NAS KUPOVALI