

MV AGUSTA CORSA



Perolaki trkači

O MV Agusti već smo pisali, ali ova izuzetno bogata i opsežna tema zaslužuje nastavak, jer samo tako možemo sastaviti mozaik koji je u nekoliko desetljeća aktivnosti obilježio svjetski motociklizam



Slavna "MV Agusta" (Meccanica Vergera Agusta) bila je aeronautička tvrtka koja je odmah poslije II. Svjetskog rata započela s proizvodnjom laganih motorkotača. Produkcija prvog dvotaktnog motora od 125 ccm, monocilindričnog i zrakom hlađenog, započela je u listopadu 1946. godine. Gazda tvrtke, grof Domenico Agusta, bio je pasionirani motociklistički fanatik te je ubrzo (odvojivši, doduše, prilično škrta sredstva) pokušao od svog serijskog prvijenca razviti sportsko-natjecateljsku verziju. Godine 1948. jednostavan motorčić zvan "modello competizione" bio je spreman. Najosnovniji parametri agregata bili su: dvotaktni mo-

nocilindrični, vertikalni zrakom hlađeni, obujma 123,5 ccm, s promjerom i hodom od 53 x 56 mm. Distribucija je bila klasična za atmosferski motor s tri kanala. Prijenos je bio od svega tri stupnja s primarnim zupčastim i sekundarnim lančanim prijenosom. Rasplinjač je bio Dell'Orto promjera 22 mm. Okvir je bio super jednostavan uradak od tri cijevi. Prednji je ovjes paralelogram sa središnje smještenom oprugom, dok se straga nalazi par teleskopskih amortizera. Kotači su veličine od čak 21". Omjer kompresije - za ono vrijeme visoke vrijednosti od 8,5:1 pri 5.750/min - omogućavao je 8 KS i brzinu od 110 km/h. Nakon početnih uspjeha, u vrijeme četverotaktnih

motora, bilo je očigledno da za ovaj nema mjesta.

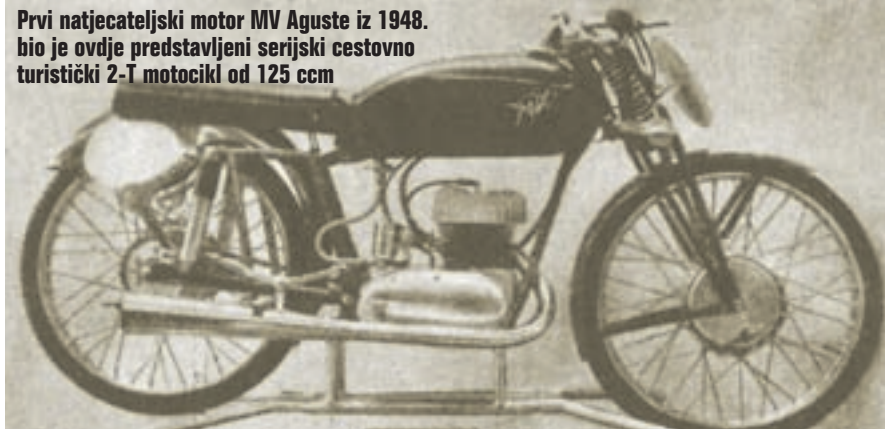
No, to nikako nije obeshrabrilo tehničare MV Aguste koji dalje razvijaju svoj motorčić i poboljšavaju hlađenje motora konstruirajući glavni motor s većom površinom rebra za hlađenje. Povećan je i karter, a umetnuta je i još jedna brzina u mjenjač. Dodavanjem još jedne cijevi poboljšan je i ukrućen okvir, a teleskopskim amortizerima pridodani su frikcioni na regulaciju. Godine 1949. to je bio najbrži dvotaktni motorkotač od 125 ccm na svijetu! Naime, s podizanjem još i kompresionog omjera na 10:1 okretaji su podignuti na 6.750 /min, a maksimalna brzina povećala se na "strašnih" 130 km/h. Usprkos svemu, dvotaktni motori imali su svoje limite i četverotaktni su dominirali. U to vrijeme još nije bio razvijen rotacioni disk ili lamelasto usisavanje, pa su takva ograničenja vezala ruke tehničarima. Međutim, oni se nisu dali zbuniti. Odlučili su u postojeći okvir postaviti četverotaktni agregat istovjetnih termodinamičkih dimenzija promjera i hoda 53 x 56 mm. No, ovog puta distribucijom će upravljati zupčasta kaskada s dvije zasebne bregaste osovine u glavi motora. Karakteristična arhitektura motora s malenim cilindrom i dva broja većom glavom motora djelovala je impozantno. Iako je težina bila veća, snaga je povećana na 13 KS, što je pratilo i znatno poboljšanje okretnog momenta kojeg dvotaktni motor gotovo da i nije imao. Otkada je ugledao svjetlo dana 1950., ovaj je motor (budućnost će pokazati) bio prvi u nizu "slavnih" iz MV Agustine kuće, koji će osvojiti sedam svjetskih i četiri nacionalna prvenstva.

S istim karterom i cilindrom radio se i model "monoalbero" - kao što i sama riječ kaže, to je za razliku od "bialbera" bio model s jednom bregastom osovinom u glavi motora.

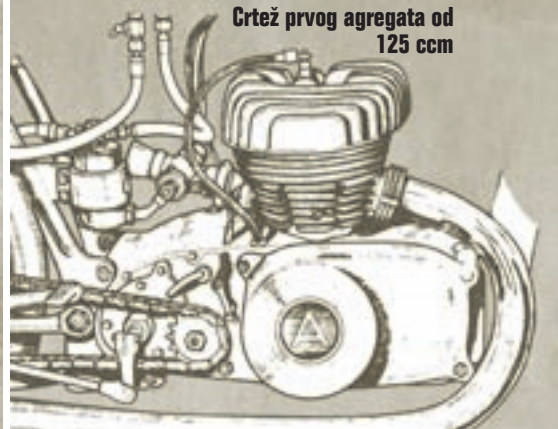
Godine 1952. motociklu je pridodana i prednja teleskopska vilica, poluoklop, a na nekim modelima i puni aerodinamični oklop tipa "zvono". Težina cijelog motocikla bila je svega 76 kg, pri čemu treba imati na umu da tada, prije pedeset i dvije godine, ni izdaleka nije bilo specijalnih lakih legura, stakloplastike, ugljičnih vlakana ili sličnih materijala.

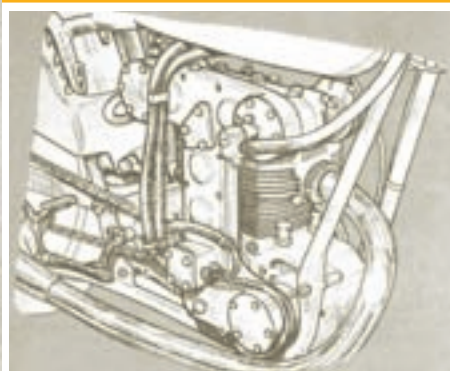
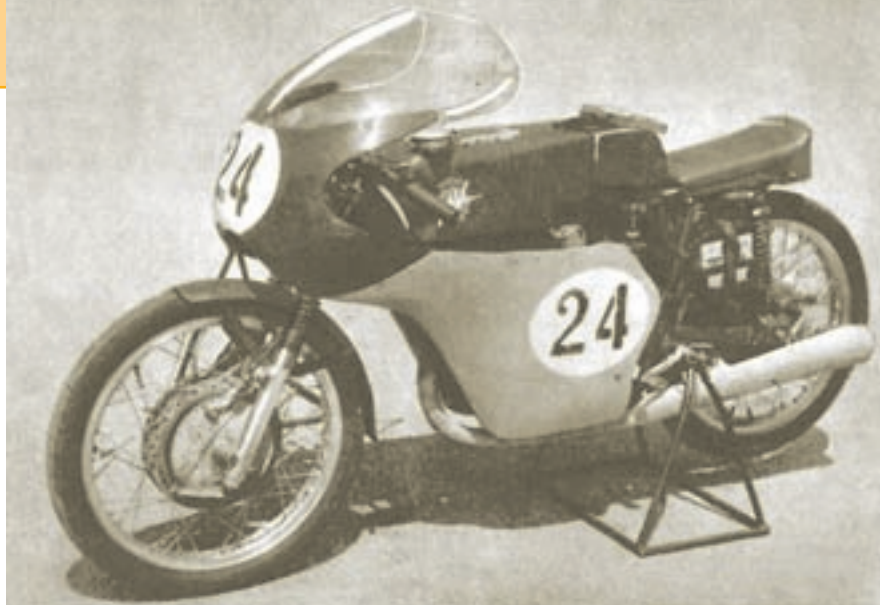
Novne modifikacije podigle su broj okretaja motora na 10.800/min, snaga se

Prvi natjecateljski motor MV Aguste iz 1948. bio je ovdje predstavljeni serijski cestovno turistički 2-T motocikl od 125 ccm



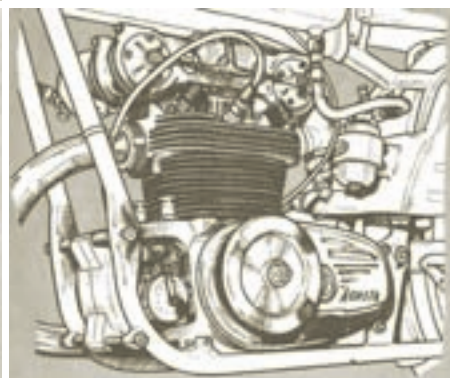
Crtež prvog agregata od 125 ccm





Karakterističan poklopac s "Trenn"-om (u prijevodu "vlakom") zupčanika u obliku kaskade. Suho korito motora sa separatnim spremnikom za ulje i uljnom pumpom s čak tri para zupčanika

Dvije verzije natjecateljske MV Aguste s punim aerodinamičnim okloпом tipa "zvono" iz 1957 g. i redizajnirani model iz 1958 g., na kojem su kotači slobodni. Motor ovog modela razvijao je 13 KS pri 10.000 okr./min. Prikazani 4-T "stodvadesetpetak" sedam je puta osvojio svjetsko prvenstvo



Druga strana agregata prikazuje vanjske uljne magistrale, te eksterne ventil opruge i vanjski zamašnjak s razvodnikom paljenja

"popela" na 15 KS, a brzina je postala "ozbiljna": 160 km/h. To je s ondašnjom ciklistikom, kočnicama i gumama bio pravi pothvat. Cecyl Stanford, prvi svjetski prvak na ovoj MV Agusti, ostvario je na "Turist-Trophy" na otoku Man prosječnu brzinu kruga od 122 km/h!

Godine 1953. rade se još neke preinake, sve u talijanskom stilu. Montira se prednji ovjes tipa "Eares", izvršene su brojne modifikacije na ciklistici, kotači su smanjeni na 19 cola, a nestaje i vanjski zamašnjak. Sljedeće godine pridodan je još jedan stupanj prijenosa, što u kombinaciji s novom aerodinamikom rezultira povećanjem maksimalne brzine na 175 km/h. Krajem iste godine mjenjač dobiva još jednu brzinu (sada ih je šest), snaga je 18 KS na 11.000 okr./min, a brzina 180 km/h.

Konačno je 1957. dostignut maksimum. Sa 12.000 okr./min "motorčić" od 125 ccm "nabrijan" je na 20 KS s nevjerojatnom brzinom od 200 km/h. Pet-šest godina prije takvu brzinu dostizali

su samo 500-kubični natjecateljski motocikli! Sljedeće sezone s pilotom Carlom Ubialijem nanizani su novi uspjesi, no u tehničkom smislu nije se mnogo učinilo. Ipak, iskustvo koje se steklo na ovom prekrasnom modelu bilo je neprocjenjivo za buduće projekte kakvima kuća MV Agusta nije oskudijevala. Mnogi kasniji modeli - poput 175 ccm, 203 ccm, 250 ccm iz 1955.g. i sličnih - bili su gotovo identična kopija "125 Bialbera".

Natjecateljska MV Agusta od 250 ccm razvijala je 27 KS pri 11.000 okr./min, što je bilo nešto manje od tadašnjih favorita Moto Guzzija, NSU-a ili Mondiala. No, samo godinu dana kasnije uz neke tehničke intervencije isti agregat isporučio je 32 KS pri 11.000 okr./min.

Prvi dvocilindrični motor MV Aguste pojavio se 1955. godine. Bio je to spoj dva monocilindra od 125 ccm s identičnim i karakterističnim distribucionim prijenosom preko zupčanika. No, ovaj projekt nije imao previše sreće. Naime,

monocilindrični je motor, kao što smo već rekli, u svojoj najboljoj izvedbi isporučivao 32 KS, koliko je davao i "bicilindrica", 250 tako da je bilo očito da se nešto treba mijenjati.

Tehničarima Aguste trebalo je malo vremena da redizajniraju ovaj paralel-twin kojim, zbog limitiranosti, i nisu bili previše oduševljeni. Sljedeće godine - iako je učinjeno mnogo zahvata i postignuto prilično uspjeha između 1957. i 1960. - projekt je napušten. Inače, napušteni su i projekti četverotaktnog motora od 250 ccm i dva cilindra kao i 125 ccm 2-T motor i sve su se snage usmjerile na razvoj natjecateljskih trocilindričnih i četverocilindričnih motora koji su kasnije ušli u povijest moto GP utrka. Navedenim projektima pozabavit ćemo se u sljedećem izdanju Moto Pulsa. ✓

Miro Barić

Uzalud ti trud, Peter!

Krajem 50-ih MV Agusta, koja u to doba nije oskudijevala ni financijski niti kadrovski, povjerala je njemačkom konstruktoru Peteru Dürru dizajniranje jednocilindričnog dvotaktnog uzdužno postavljenog motora od 125 ccm.: "2-T Kompetezione" bio je vrlo lagan, samo 70 kg, imao je kombinirano hlađenje (glava cilindra hladila se strujanjem zraka, a cilindar vodom po sistemu termosifonije: toplo-hladno). Bio je to jednostavan agregat s rotacionim diskom. Zanimljiv je bio razvojni put ovog projekta. Naime, ekscentrični grof Agusta nazvao je projektanta Dürra mjesec dana prije početka talijanskog motociklističkog prvenstva i upitao ga može li do početka prvenstva konstruirati jednostavan 2-T motor od 125 ccm, jer mu baš takav nedostaje u cijeloj moto gami. Rečeno - učinjeno! Za mjesec dana osvanula je MV Agusta 2-T 125, no grof je promijenio mišljenje i okrenuo se u drugom smjeru tako da ovaj model nikada nije odvezao niti jednu utruku.



Projekt 2T monocilindrično g trkača "lahih nogu" od 70 kg i 125 ccm nastao je u nevjerojatnih mjesec dana. No, zbog drugih interesa grofa Aguste ovaj model nikada nije izašao na natjecateljske staze