

Nije vino nije voda nego Mayor-Fiat

Nekome lijep, nekome ružan, danas tehnički zastario, ali ipak zanimljiv i neobičan prototip torinskog Fiata i Aeritalie, genijalnog projektanta Salvatorea Majorce. Najzanimljivije njegovo rješenje je amortizirajući sustav u kotačima, u kojem dvanaest gumenih elemenata apsorbira sve deformacije podloge. Niti rješenje indirektnog upravljačkog mehanizma nije nikada bilo uobičajeno

PIŠE: MIRO BARIĆ

Cak i najsmjelije kreacije i najavangardnije zamisli nekad naprednog industrijskog dizajna danas se čine staromodnima, ako ne i smiješnim. Ipak, neki modeli ostaju neponovljivi, vječni, poput Citroenovog modela DS ili Porscheovog 911, VW-ove Bube, Indianovog Chiefa ili Harleyevog Krukheada.

Jedan od takvih motocikala je Mayor, no razlika je što je ovaj Fiatov prototip to i ostao, a gore navedeni tipovi proizvedeni su u milijunskim primjercima. Mayor je djelo nekog fantastičnog dizajnera koji je ovaj motocikl kreirao možda samo u nekoliko crta na papiru, ali svaka

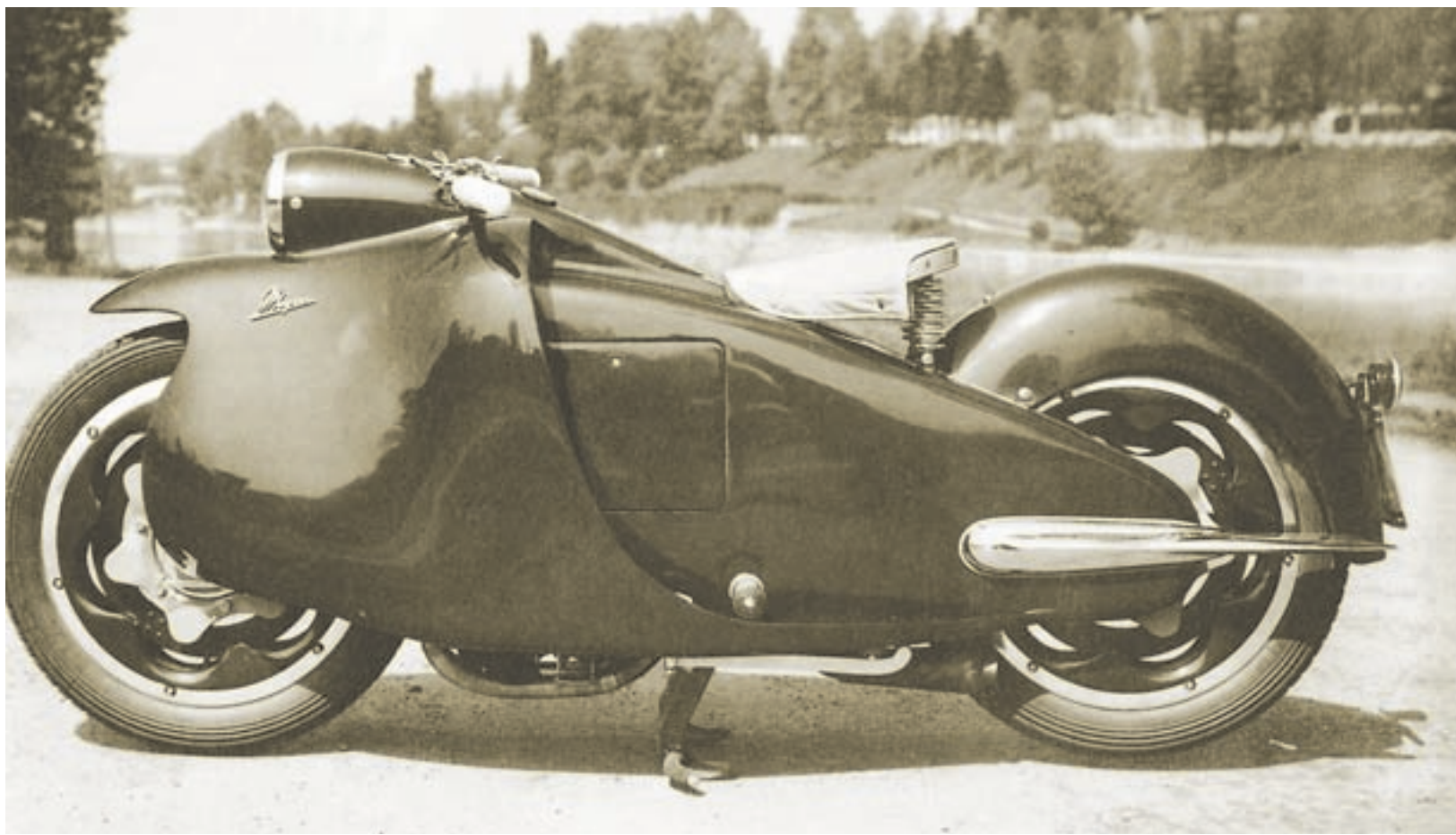
Originalna slika prototipa Mayor iz 1948. godine, za to doba presmionog avangardnog motocikla visokog stilskog nivoa. Zrakom hlađeni motor od 350 ccm sakriven je u unutrašnjosti aluminijske oplate, a težina od 150 kg odaje konstrukciju iz zrakoplovne industrije

je crta bila na svom mjestu i sve je imalo smisla. Ovaj motocikl izgleda poput ribe sa škrgama, ili kita s horizontalnom repnom perajom, možda poput ptice s kljunom i repom odlučite sami. No, sigurno je da je ing. Salvatore Majorca kao predložak imao neko živo biće. Možda je to ipak pretjerano, no sigurno je da stil «vuče» na aeronautiku iz četrdesetih, ili automobile pedesetih, u svakom slučaju dizajn je osebujan i originalan, ali to nikako nije sve. Okvir motocikla je od aluminijskih profila, a u njega je smješten monocilindrični četverotakti, zrakom hlađeni motor vertikalno postavljen u aluminijskom plaštu. Interesantno je da su prednje svjetlo, rezervoar za gorivo i plašt koji prekriva diferencijal gotovo iz jednog komada aluminijske oplate. Tek jedna neupadljiva vrata za servis motora nalaze se s lijeve strane motora.

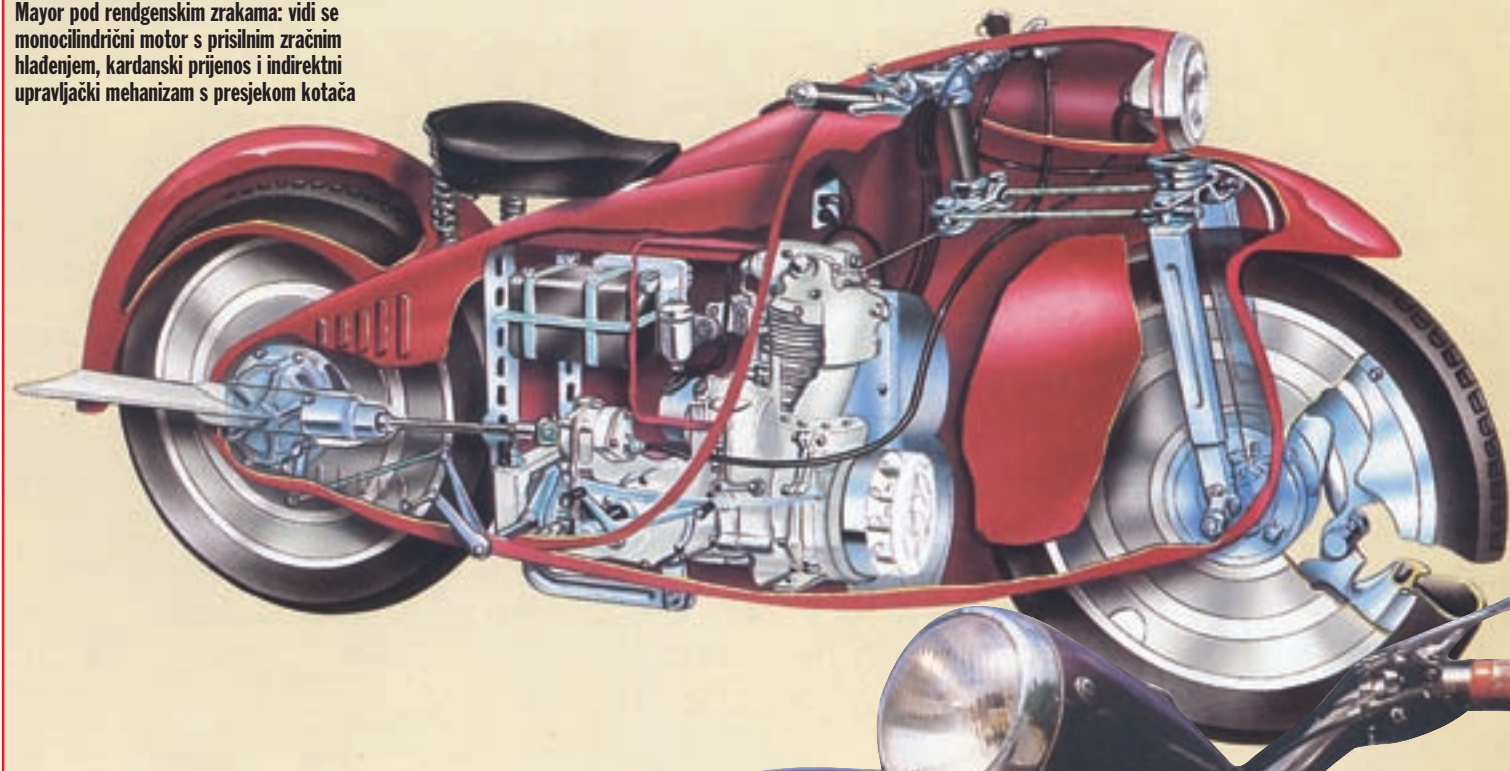
Kruto zadnje ogibljenje s kardanskom osovinom skriveno je ispod iste oplate, koja obostrano

završava s dva svijetlo polirana spojlera, a oni se stapaju s velikim oblim zadnjim blatobranom. Ovi stabilizatori podsjećaju i na rep aviona, ali se svejedno odlično uklapaju u sveopću sliku. Vanjski dio oplate pomalo slični na skuter koji štiti koljena od strujanja zraka, no ipak više slični modernim aerodinamičkim oklopima koji prekrivaju 1/3 prednjeg kotača. Ovdje je to izvedeno tako da je prekrivena kompletna prednja vilica, koja je također apstraktnog oblika, izrađena od aluminijskog profila kutijastog oblika. Još je neobičniji upravljač indirektnog oblika, koji sa svojim polugama podsjeća na kormila starih brodicatrabakula.

Ovjesa nema, ni prednjeg, niti zadnjeg, sve zahvaljujući posebnoj izvedbi kotača, odnosno naplataka u koje su ugrađeni elastični selenblokovi koji apsorbiraju radijalne deformacije. Takozvani elastični kotači patentirani su 1947. godine u suradnji s gumarskim gigantom Pirellijem kao SARE (società applicazioni gomme elastiche) i SAGA (società applicazioni gomme antivibrante). Kotač se sastoji od dva sklopiva dijela glavčine i naplataka između kojih se nalaze gumeni selen blokovi cilindričnog oblika i deformiraju se do maksimalno 50 milimetara radijalno. Nepotrebni su, dakle, klasični ovjesi s oprugama i amortizerima. Ne treba pretjerivati s



Mayor pod rendgenskim zrakama: vidi se monocilindrični motor s prisilnim zračnim hlađenjem, kardanski prijenos i indirektni upravljački mehanizam s presjekom kotača



ovim tipom ovjesa, naime on je namijenjen samo za asfalt i sličan tip cesta, nikako za neravnine, loše putove ili slične terene. Glavčina u obliku zvijezde spomenutim je gumenim elementima vezana za nabu na suprotnoj strani, na kojoj su isti takvi selen blokovi koji učvršćuju naplatak. Dakle, dvanaest gumenih elemenata s pneumaticima dovoljno je da apsorbira sve deformacije ceste. Jednostavan i praktičan patent za ondašnje doba, a kako motocikli nisu bili brzi kao danas, nisu se javljale niti nuspojave koje su vezane s time (žiroskopski efekt, ovješene mase itd.). Ovi neobičajeni kotači također su dio konstrukcijskog nasljeđa zrakoplovne industrije kojem je pripadao projektant i konstruktor ovog neobičnog motocikla. Kao što smo rekli, sve je neobično u ovom projektu: od izgleda do tehničkih rješenja. Sam agregat u prvoj fazi je bio monocilindrični, a u drugoj twin motor, ali hlađen vodom, s dva ogromna hladnjaka (iako su motori s vodenim hlađenjem u ono doba bili velika rijetkost). Ing. Mayorca odmah poslije prvog izrađuje drugi prototip, u koji ugrađuje gore spomenuti agregat, no mijenja još mnogo toga, između ostaloga ponovno patentira elastične kotače, ali ovaj puta s dvije zračnice, vanjskom i unutarnjom (unutar naplatka između glavčine i naplatka nalazila se zračnica koja je bila kompenzacija vibracija i elastična veza).

Sve u svemu, da ne budemo suviše nostalgični, prototip Salvatorea Mayorca iz Torina ostavljamo u njegovom vremenu. Sam konstruktor autor je još mnogih senzacionalnih patenata, koji su jednako zanimljivi kao i ovaj neobičan motocikl kojeg smo nakratko upoznali. ■

