

Predstavljani MBA 250 se od tvorničkog motocikla razlikuje samo po bojama oplata

Šampionsko oruđe

Predstavljamo vam rijedak motocikl koji je dominirao četvrtlitarskom klasom u razdoblju od 1978. do 1985. i bio san mnogih svjetskih asova, ali i naših domaćih natjecatelja. Nastao u Morbidellievim pogonima, MBA 250 je bio čistokrvni natjecateljski model kojeg su karakterizirali eksplozivna ciklistika, živčani motor i mnoštvo za to doba naprednih rješenja. Proizvodio se isključivo ručno i u malim serijama

PIŠE: MIRO BARIĆ

Za čitatelje koji nikad nisu čuli za motocikle "MBA" spomenut ćemo samo da je ova tvrtka u svijetu poznata po konstrukciji natjecateljskih motocikala iz sedamdesetih godina. U stvari, to je bila specijalnost tvrtke Morbidelli, o kojoj smo pisali u rubrici o povijesti motociklizma, a koja je zbog promijene vlasnika promijenila ime u MBA, Motori Benelli Army, i pod tom oznakom proizvela još mnoge manje ili

više uspješnih modele. Iako više nije bio 100%-tni vlasnik novog MBA koncerna, gospodin Morbidelli, idejni začetnik i glavni inženjer, i dalje je ostao na čelu ove tvrtke.

Giancarlo Morbidelli, vizionar ili čudotvorac

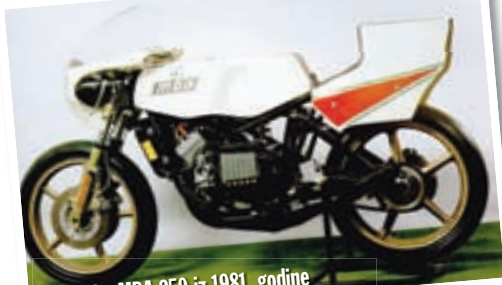
Vratimo li se kroz povijest do kraja šezdesetih, prisjetit ćemo se da je ing. Giancarlo Morbidelli tada konstruirao mali natjecateljski motocikl Morbidelli 50 ccm. Kako su njegova opsesija bile motociklističke utrke, ubrzo malom vodom hlađenom jednocilindrašu dodaje još jedan dodatni cilindar, te tako nastaje dvocilindrični dvotaktni motor s roto diskovima.

Taj potez se odmah pokazao punim pogotkom i u rukama odličnog pilota

▼ Tvornička traka za ovako malu seriju motocikala više nalikuje radionici, jer se apsolutno sve radilo ručno

Gilberta Parlottia postaje motociklom svjetskih šampiona. U želji da poboljša motocikl, Morbidelli zove u pomoć čuvenog i svjetski priznatog stručnjaka Jorga Moelera, koji dodatno usavršava agregat, nakon čega motocikl punih deset godina suvereno dominira klasom 125. Nekoliko godina kasnije Morbidelli u suradnji s istim njemačkim inženjrom projektira i natjecateljski motocikl veće zapremine, MBA 250. U ovom broju ćemo predstaviti upra-

vo MBA 250, rijedak natjecateljski motocikl, koji je osim na svjetskim borilištima tijekom sedamdesetih i osamdesetih bio vrlo uspješan i našem domaćem prvenstvu. Iako veće zapremine, MBA 250 nikada nije dostigao uspjeh svog "mlađeg brata" od 125 ccm, ali je ipak velikim slovima ostao zabilježen u povijesti motociklizma.



Tvornička MBA 250 iz 1981. godine

Okvir od okruglih brušenih cijevi velikog promjera i čvrstoće

Jedan od rasplinjača "Mikuni" na kućištu desnog roto diska



MIGO MOTO

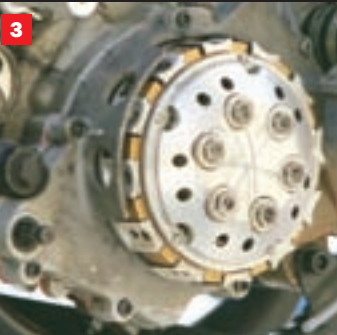
Zagreb, tel: 098/232 921, fax: 01/37 31 522



MTECH



MBA 250



- (1) Skromno i spartanski: obrtomjer "Krober" i "traktorski" termometer
- (2) Dvotaktni dvocilindrični motor s roto diskovima hlađen vodom
- (3) Spojka je suha, velikih dimenzija, sa već tada sinteriziranim lamelama
- (4) Kao i kod konkurentnih natjecateljskih motocikala tog doba, kotači su "Campagnolo" od 18 inča, dok su diskovi proizvod tvrtke "Zanzani"
- (5) Stražnji kotač s jednostrukim diskom i kočionim klješćima Brembo Serie Oro



Motocikl je lagan, kratak, uzak i jednostavan

MBA 250 se proizvodio dosta kratko i u ograničenim serijama, a jedan od najpoznatijih i najuspješnijih natjecatelja koji su na njegovim "leđima" ostvarili zapažene rezultate bio je Graziano Rossi, otac današnjeg šampiona Valentina Rossia. U Hrvatsku je ovaj motocikl stigao 1981. i u rukama Vladimira Hegela i Zdravka Ljeljaka doslovno je dominirao domaćim i stranim pistama.

Sva čuda prošlosti

U tehničkom pogledu MBA 250 je bio vrlo sličan MBA 125. U čeličnom cjevastom zatvorenom okviru poprečno je postavljen dvocilindrični vodom hlađeni motor. Inklinacija cilindra iznosi 35 stupnjeva prema naprijed, kamo su usmjereni i ispušni otvori. Napajanje ovog dvotaktnog dvocilindričnog motora povjerenje je dvostrukim roto diskovima i Mikuni rasplinjačima promjera 34 mm. Radilica je trodijelnog tipa, prešana pod kutom od 180 stupnjeva, s četiri glavna kuglična ležaja. Cilindri su izvedeni u leguri aluminija s košuljicom presvučenom tvrdim krom-nikasilom, sa šest preljevnih kanala. Ispušni kanal je bio slobodan, dakle bez varijabilnih ventila. Primarni je prijenos sa suhom spojkom i mjenjačkom kutijom sa šest stupnjeva prijenosa, dok je sekundarni prijenos izveden putem klasičnog lanca. Paljenje je elektronsko, tipa Krober. Ukupnu snagu od 62,5 KS motor je dozeo pri relativno niskih 11.750 okr/min.

Motocikl se sprijeda oslanja na Marzocchi telehidrauličku vilicu od magnezija s cijevima promjera 35 mm, s regulacijom tlaka i ekstenzije, dok se straga nalazi mono canti-

OVLAŠTENI PRODAVAČI: • SL. BROD, BIG BIKE, 035/443-347

• RIJEKA, AF MOTORI 051/329-093 • ZABOK, MOTO CENTAR ZABOK,

049/221-659 • PULA, MOTO BOX, 052/223-408 • SPLIT,

ŠAGO MOTO, 021/532-432 • RIJEKA-LOVRAN MALI MOTO, 051/293-826

• VARAŽDIN, SUPERBIKE, 042/320-898 • KAŠTEL-BUJE, KLOBUČAR

AUTO, 052/721-690 • BJELOVAR, AUTO BOŽINOVIĆ, 043/220-812

• ZAGREB MALOPRODAJA: VIKTOR MOTOSPORT d.o.o., Tomislavova 34,

01/3079-274 • NITO MOTO, Maksimirska 69, 01/236 5538

Kratka povijest

1978. - predstavljen prvi MBA 250 s karakterističnim hladnjakom u masci oklopa. Testirali su ga iskusni piloti Walter Villa i Paolo Pileri, a izrađen je u limitiranoj seriji od samo deset primjeraka.

1979. - modificirani model sa novim aerodinamičnim oklopom, spuštenim hladnjakom, te stražnjom vilica kutijastog presjeka i kantilever ogibljenjem. Drugu generaciju čini tridesetak motociкала, u koje spada i motocikl predstavljen u našem tekstu

1981. - izlazi deset komada novog model pod nazivom "Freymond replica" s karakterističnim kromiranim ovjersom, redizajniranim zadnjim ovjesom i novim ispušnim sustavom.

1984 - 85. - MBA 250 dobiva nove cilindre i klipove, kotače od 16 inča i kompaktnije vjetrobranske oplate. To je ujedno i posljednja dorada ovog twin agregata, obzirom da je sljedeći MBA 250 pokretao novokonstruirani V-2 motor smješten u aluminijski okvir

brzinu od gotovo 250 km h. To je bilo puno brže nego što su postizali Yamahini bolidi, no, za razliku od njih, koji su ubrzavali mirno i fluidno, ovaj je motocikl u momentima akceleracije vrlo neobuzdan i nesiguran za upravljanje i privikavanje vozača. No, takvo ponašanje je karakteristično za sve 2-T motore s roto diskovima i bez ispušnih ventila koji su dozirali visinu ispušnog kanala, a time i elastičnost motora. U svakom slučaju, velika je razlika u upravljanju MBA 250 ili nekog Yamahinog, Aprilinog ili Suzukijevog modela klase 250. ■

MBA je među prvima imao mono ogibljenjem straga za razliku od takmičarskih Yamaha, koje su u to vrijeme dalje bile opremljene parom klasičnih amortizera

lever firme Decarbon. Campagnollo magnezijski kotači promjera 18 inča, širine 3,25 sprijeda i 3,75 straga, obučeni u Michelin slick gume dimenzija 100/18 sprijeda i 120/18 straga, što su za današnje pojmove vrlo uske gume namijenjene više nekoj nezahitljivoj 125-tici nego jednom rasnom sportašu.

Kočnice su hidraulične, s laganim, kromom presvučenim Zanzani aluminijskim diskovima: prednjim dvostrukim diskovima promjera 260 mm te stražnjim od 220 mm, na koje djeluju kočiona klijesta Brembo Serie Oro.

S ukupnom težinom od svega 105 kg, međuosovinskim razmakom od

1380 mm i ukupnom duljinom od 2000 mm motocikl je bio vrlo lagan i kratak, što mu je osiguravalo zavidne vozne osobine, dok ga je originalna bijela boja sa crveno zelenim uzorcima vizualno isticala iz mnoštva konkurentskih proizvoda tijekom utrke.

Brutalna narav nemirnog duha

Rijetki su oni koji su ovaj motocikl vozili, a još rjeđi oni koji su se s njim natjecali. Kao što smo već spomenuli, motocikl je izuzetno lagan i upravljiv, dok kočnice, koje su za

današnje pojmove skromnih dimenzija, kočice začudujuće dobro. Motor MBA 250 je funkcionirao potpuno drugačije od Yamaha 250 iz tog vremena, koja je ionako jedini natjecateljski motocikl s kojim ga možemo uspoređivati. Naime, iako raspolaže s relativno malo snage, MBA 250 je s "dugačkim" prijenosom u šestoj brzini ostvarivao maksimalnu



(1) Radilica je rastavljiva, sa 6 glavnih kuglično radijalnih ležajeva. Klipnjače su kovane, nitrirane i brušene, s igličastim ležajevima u oba hvatišta (2) Cilindri zapremine 125 ccm sa 6 preljevniha kanala odliveni su u aluminijskoj leguri, dok je plašt presvučen kromom (3) Karter je odliven u pijesku i jednostavnog je oblika. Neki modeli su imali karter od legure aluminija, a rjeđe i od magnezija

