

# Kent Andersson "Swan"

Kent Andersson jedini je Šveđanin koji se dva puta upisao na popis svjetskih prvaka motociklističkog prvenstva, daleke 1973. i 1974. godine. On, nažalost nije više među nama, baš kao ni mnogo njih iz njegove generacije. Poznat je kao bijeli labud na dva kotača



▲ Kent Andersson jedini je Šveđanin koji je osvojio svjetsko motociklističko prvenstvo



1974., francuski Clermont-Ferrand, dvije Yamahe, Andersson i Kneubuhler daleko ispred svih konkurenata

## Švedski labud

PIŠE: MIRO BARIĆ

Anderssona će se sjećati mnogi koji su pratili GP zbiivanja tog doba. Bio je redoviti natjecatelj na Preluci u klasi 125 i 250 ccm. Njegova "prava" klasa bila je ona od osmine litre, odnosno 125 ccm.

Nakon teške prometne nezgode liječnici su bili spremni dignuti ruke od mladog, no žilavog pacijenta Kenta Anderssona. Na opće čuđenje, oporavlja se i donosi novu, radikalnu odluku: ubuduće će se utrkivati, ali samo na natjecanjima!

Tako je 1963. započela karijera tada mladog Šveda kao privatnog natjecatelja u klasi 125ccm, na četverobrzinskom Bultacu. Naredne

dvije sezone još traje "ugrijavanje" na motociklu marke Monark, a 1965. Andersson prelazi u klasu 250 na njemačkom Adleru. To prvo iskustvo na prvenstvu svijeta na britanskom Oulton Parku, gdje završava na 15. mjestu, ohrabrilu je Anderssona. Usprkos skromnom iskustvu i motociklu pripremljenom u vlastitoj režiji, bio je brz. Tako je već na samom početku karijere stekao reputaciju respektabilnog pilota. Sezona 1966. njegova je prva kompletno "odrađena" sezona i to na švedskom motociklu Husqvarna 250. Peto mjesto na prvoj utrci bio je iznenađujući uspjeh jer je bio u klasi s velikim prvcima poput Mikea Hailwoda na tvornički pripremljenoj Hondi. Zanimljivo je da

je tu sezonu startao iz prve startne linije sa samim tvorničkim vozačima kao što su bili Read, Hasegawa i Motohashi.

Naredne sezone 1967. Andersson troši sav svoj budžet za nabavku Yamahe 250 TD 1B. Nastupa i osvaja nacionalno prvenstvo. Nije odlazio na međunarodna natjecanja iz materijalnih razloga. Skupivši nešto skromnih sredstava za svega jednu utrku te godine u Britaniji, vraća se sa lovorovim vijencem i osvojenim prvim mjestom. To je bio prvi Anderssonov uspjeh na međunarodnom planu. Prozvali su ga "Swan" (labud), zbog bijele sjevernjačke puti, svijetle kose i bijelog kombinezona kojem je Andersson ostao vjeran do kraja svoje karijere,

ali i zbog neobičnog stila vožnje s nisko položenim tijelom i uzdignutom glavom.

Sezona 1968., materijalno stabilnija, dozvoljava Anderssonu angažman u dvije klase, na motociklu MZ u klasi 125 ccm i u klasi 250, na već spomenutoj Yamahi. Na njemačkoj velikoj nagradi u Nurnburgringu Andersson stoji na pobjedničkom postolju s Billom Iwiejem i Gingerom Mollyjem. Iz utrke u utrcu Šveđanin učvršćuje svoju reputaciju GP pilota visoke kategorije. Ipak, nekako inklinira manjoj klasi, onoj od 125 ccm, naročito poslije uspjeha sa MZ-om. Godine 1968. više je angažiran u klasi 125, nego u 250 ccm na novom motociklu, njemačkom Maicu. Sljedeće sezone, 1969., ime Kenta

Opatija, Preluka, 1973. Kent Andersson vodi utrku u klasi 125 ccm na Yamahi. Upravo je na Preluci potvrdio svoj prvi svjetski naslov



Ista godina, utrka u klasi 250 ccm, Janos Drapala u stopu prati Kenta Anderssona, Dieter Braun i John Doods



Švedski Anderstrop 1968. godine, kada je Anderssonu dobro krenulo u klasi 250 ccm. Bili su to počeci velikog uspjeha Yamahe



Anderssonova Yamaha 125 YZ 623 (OW 15) s kojom je osvojio jedan svjetski naslov 1973. g., kao službeni vozač te kuće



▲ Finska Imatra bilo je omiljeno Anderssonovo trkalište. Na ovoj gotovo umjetničkoj fotografiji vidimo ga u punoj akciji 1969. godine na Yamahi 250

Anderssona ponavlja se u kontekstu rivalstva s Nijemcem Dieterom Braunom, Englezom Davidom Simmondsom i Nizozemcem Cesom van Dongenom. No, događa se nešto nepredviđeno i to upravo na našoj Preluci u klasi 250 ccm: Dva kruga prije kraja utrke vodeći Španjolac Santiago Herero pada, Anderssonu je naslov svjetskog prvaka "u džepu", no Yamaha iznenada blokira i Andersson pada. Umjesto na pobjedničkom postolju s vijencem svjetskog prvaka, Šved završava u bolničkim kolima. No to nije sve, administrativna mu

regula još jednom ne ide na ruku. Iako u ukupnom plasmanu ima 108 osvojenih bodova, a drugoplasirani Kel Carruthers 103, zbraja se samo sedam najboljih plasmana i Andersson umjesto prvog pada na treće mjesto!

Iako razočaran ovako "jeftinim" gubitkom svjetske titule, priprema se za novu sezonu 1970. ne gubeći duh. U tu novu sezonu ulazi u svojstvu tvorničkog vozača. Ovaj put to su također dvije klase, ali sada 250 i po prvi puta 350 ccm.

Veća mu klasa nije donijela osobit uspjeh, tek drugo mjesto na njemu omiljenom trkalištu, finskoj Imatri. U klasi 250 završava na trećem mjestu, u obje klase na besprijekornim motociklima Yamaha. To je još

uvijek bilo doba zrakom hlađenih motora koji su zahtijevali poseban režim eksploatacije.

Sezona 1971. za Anderssona je bila dosta nepovoljna, sezona za zaborav. Pad u Assenu i Imatri zatvorio mu je vrata uspjeha. Tek deveta pozicija u klasi 125 i 24. mjesto u klasi od četvrtine litre.

Za sljedeću se je sezonu 1972. dobro pripremio i odmorio, te dao prioritet klasi 125ccm. Nije mu tamo bilo lako, rivali su mu bili veliki budući svjetski prvaci kao Eugenio Lazzarini, Angel Nieto, Otello Buscherini, Chas Mortimer, Harald Bartol, Dieter Braun i mnogi drugi manje poznati, ali jednako jaki konkurenti. Andersson je bio tvornički i probni pilot Yamaha, koja je kratko vrijeme bila konkurentna. Već sljedeće sezone dolazi nova tehnika u obliku španjolskog Derbija, talijanske Malance Piovaticcija i Morbidellija. Ponovno mu se dogodila slična, za njega nepovoljna, administrativna situacija kao i nekoliko sezona ranije. Iako je imao 103 boda (Chas Mortimer čak 121), svjetsku je titulu slavio Angel Nieto jer je u sedam utрка koje su se bodovale imao najveći bodovni zbir, dok je Andersson bio viceprvak.

Nije mu preostalo ništa drugo nakon dvostrukog birokratskog gubitka, nego da stisne zube i nastavi dalje. I tako je došlo njegovo doba u dvije sezone u kojima je dominirao u klasi 125ccm.

Andersson je bio rođen 1943. godine. Bio je strojarski inženjer s izuzetnim smislom za tehničku perfekciju, uporan, precizan i točan. U ranim fazama svoje karijere sam je sebi bio mehaničar, kasnije je tu ulogu preuzeo Britanac Randy Hall.

Nekoliko tehničkih napomena: u razdoblju djelovanja Kenta Anderssona, naročito u ranoj fazi, natjecateljski su motocikli bili podjednako dvotaktnog i četverotaktnog principa rada. Bilo je monocilindraša (Maico, MZ), kasnije bicilindričnih motora poput Yamahae, Morbidellija, Suzukija, Kawasaki itd. Bilo je i četverocilindričnih motora (Yamaha 2T 125, 4T Benelli 250 ccm). Hlađenje je bilo uglavnom zračno, no mnogo prije Japanaca europski su konstruktori preferirali hlađenje motora tekućinom (odnosno, kod ovih tipova motora uvijek vodom). To se odnosi na Španjolce (Ossa, Derbi) i Talijane (Piovaticci, Malanca itd.). Kasnijih godina, poslije 1969., u objema klasama u kojima se je natjecao Andersson, broj cilindara limitiran je na dva. Oni s jednim cilindrom bili su manje konkurentni i s vremenom su nestali. Hlađenje vodom postalo je standardna praksa upravo u tom razdoblju. Tako su mnogi serijski, komercijalni motocikli transformirani u natjecateljske zamjenom cilindara s drugom konfiguracijom kanala, drugom fazaturom i ometačem za protok vode. Ostalo

**TRAŽIMO  
DISTRIBUTERE**

**MOTO OPREMA**



Kreditni do  
**36 rata**

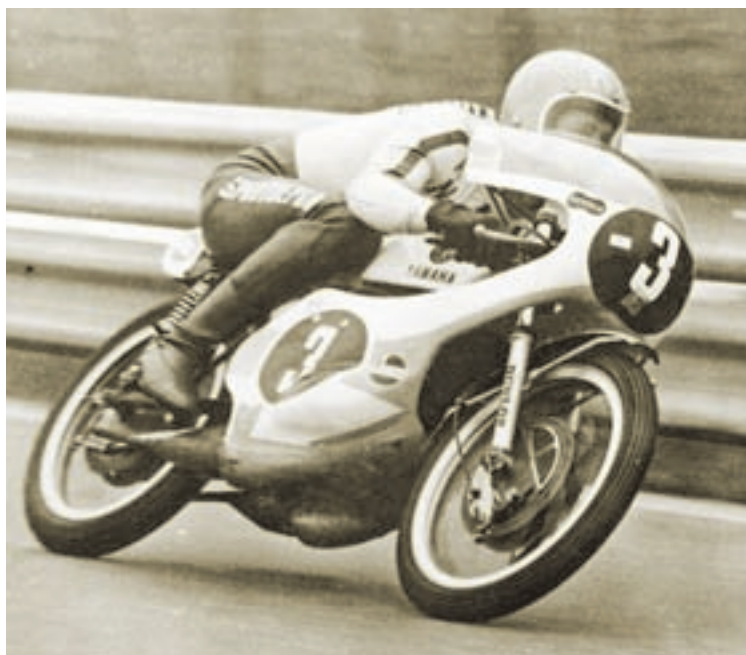
Kustošijanska 19 B | tel./fax.:01/3768 232 | [www.moto-oprema.hr](http://www.moto-oprema.hr) | [info@moto-oprema.hr](mailto:info@moto-oprema.hr)

Čelična kočiona crijeva s doživotnom garancijom

PRODAJNA MJESTA:

Đakovo: AuTOMbić 031/816-861, Matulji: MM.SS 051/275-918, Split: Motori Blažević 021/333-758, Moto Šago 021/532-432, Šibenik: MOTO SEAN 022/351-940, Zadar: T-MOTO 023/333-806

je bilo relativno lako: glava motora kod 2T motora je jednostavnom izvedbom (omjer kompresije) prilagođena cilindru. Ostao je samo hladnjak za vodu i ispušni sustav (u žargonu: rezonantni "auspuh"). Takve transformacije proizvodile su se i za natjecateljske motore sa zračnim hlađenjem (švicarski Hostetler, Austrijanci Bartoli i Hummel, Britanac Gramby itd.). Te su se transformacije uglavnom odnosile na Yamahine motore. U Anderssonovom slučaju, u klasi 125 početi su upravo bili s Yamahinim modelom AS 1 i AS3 (TA 125, odnosno tvorničke nomenklature YZ623). Ustvari, baza je komercijalni dvocilindrični agregat promjera cilindra 43 mm i hoda klipa također 43mm, s pet stupnjeva prijenosa, koje je ispitivao upravo Andersson. Kasniji model YZ 623, u čijem razvoju je sudjelovao i sam Andersson, dobiva nove, vodom hlađene cilindre prvrtva 44 mm, dok je hod klipa skraćena na 41mm, šest stupnjeva prijenosa, suhu spojku i bezkontaktno elektronsko paljenje. Rasplinjači su od 28 mm, još uvijek bubanj kočnice, naprijed dvostruka od 200 mm u promjeru i straga jednostruka istog promjera. Okvir je bio doraden serijski i moglo bi se reći da je bio slaba točka inače sjajnog motocikla (s kakvim sam se kasnije i sam natjecao, pa znam o čemu se radi). S niskim težištem, odličnom raspodjelom težine (50/50) i vrlo malom



težinom (svega 75 kg), ovaj maleni motocikl bio je izuzetno upravljiv, "hendlih" rekli bi stari trkači. Sa svojih 34 KS "potegnulo" je 215 km/h s najduljim prijenosom, pri 14000 okr/min! Motor je radio perfektno, bez vibracija, bespomoćnih "rupa" u radnom cik lusu ili brutalnog "čupanja" upravljača iz ruku, čemu su bili skloni dvotaktni motocikli tog doba.

Vratimo se na GP u 1973., klasu 125, gdje se glavni favorit i dvostru-

ki svjetski prvak A. Nieto ne uspijeva usuglasiti s novim motociklom. Mortimer vozi identičnu Yamahu kao i Andersson, a Lazzarini i Buscherini svladavaju tehničke teškoće. Andersson se te sezone koncentrirao na samo jednu klasu, a pet pobjeda i dva druga mjesta bilo mu je dovoljno za osvajanje svjetskog naslova.

Sljedeća sezona 1974. je slična. Umjesto drugoplasiranog Motimera sad mu je rival opet Nieto i Švicarac



◀▲ Samo nekoliko trenutaka prije tragične nesreće i pogibije dvaju pilota, Jarna Saarinen i Renza Pasolinija u Monzi u svibnju 1973., pobjedio je Kent Andersson u klasi 125 ccm ispred Josa Schurgersa na Bridgestoneu i Eugenia Lazzarinia na Piovaticciu

Bruno Kneubuhler. Ponovno pet pobjeda, dva druga mjesta i jedno treće potvrđuje drugi svjetski naslov. Andersson je samo još jednu sezonu bio aktivan na GP-u, završivši kao trećeplasirani sa samo jednom pobjedom.

Bio je aktivan sudionik "revival" manifestacija, gdje se okupljaju bivši GP natjecatelji sa svojim motociklima. Nesretni ga je slučaj poslao u legendu, k negdašnjim prijateljima i rivalima. ■

# X-PLORER

## Knight

Cijena:  
7.499,00 kn



Zapremina: 49 ccm.  
Snaga: 2,2 kW.  
Tip motora: četverotaktni.  
Hlađenje: zračno.  
Najveća brzina: 45 km/h.  
Dimenzije (D×V×Š): 1,730×680×1,180mm.  
Težina: 90kg.  
Mjenjač: automatski.  
Kočnice: disk/bubanj.  
Ovjes: teleskopska vilica/amortizer.  
Paljenje: elektronsko.  
Dopuštena nosivost: 240kg.  
Dimenzije kotača: 120/70-12 / 120/70-12.

- **Besplatna policna osiguranja od krađe Allianz** za prvu godinu dana.
- **Osiguran servis u RH na 27 lokacija.**
- **Garancija godinu dana.**
- **Osigurani rezervni dijelovi 5 godina nakon kupnje.**

**X-PLORER** Allianz

T.E.A.M. d.o.o. Antuna Heinza 3, Zagreb.  
Tel.: +385 1 4628 250 / Fax: +385 1 4628 262  
E-mail: info@explorerlife.com

Besplatni broj telefona: 0800 300 606