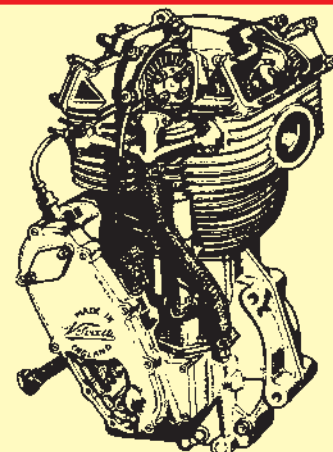


Velocette Thruxton 500 posljednji je tvrtkin model sportskog izgleda "made in England", s karakterističnim pleksi staklom i rasplinjačem Amal na dugoj rebrastoj usisnoj grani



Godine 1935. modificiran je motor 350, "kraljevska osovina" (konični zupčanci) distribucionog prijenosa s dugačkom osovinom. Bregasta osovina u glavi motora neodoljivo podsjeća na monocilindrični Ducati. No, Ducati je konstruiran čak 20 godina kasnije

Povijest brzine

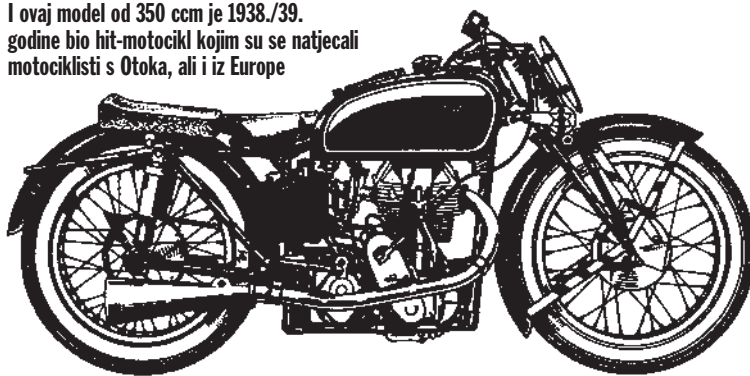
U prvoj polovici i sredinom prošlog stoljeća britanskom motociklističkom orbitom vrtjele su se tri marke motocikala: Velocette, Sunbeam i Rudge. Velocette je bio osobito uspješna tvrtka na natjecanjima širom svijeta

PIŠE: MIRO BARIĆ

U prvom nastavku serije tekstova o britanskim prijeratnim (ili bolje rečeno: međuratnim) modelima predstaviti ćemo Velocette, tipičan primjerak britanske produkcije tog doba. U podserijama modela gotovo u pravilu ponavljale su se tri verzije: 'turismo', 'sport' i 'competizione' (racing, renn, corsa). Ovi posljednji bili su namijenjeni natjecateljima privatnicima. Iako je nastala početkom stoljeća, ova tvrtka se proslavila upravo uspjesima na natjecanjima. Popularni su bili modeli od 350 i 500 ccm. Prvo svjetsko prvenstvo u klasi 350 ccm 1949. godine osvojio je Freddie Frith upravo na motociklu marke Velocette. Taj uspjeh ponovio je godinu dana kasnije njegov zemljak, Britanac Bob Foster. David Whutworth, Erny Lyons, Charlie Salt, Reg Armstrong, Bill Lomas, Leslie Graham, Cecil Stanford i Tommy Wood zvučna su imena moto sporta s početka pedesetih koja su se u svjetskom prvenstvu nadmetala na motociklima marke Velocette. Tako je marka Velocette postala pionir

GP-a, svjetskog motociklističkog prvenstva u natjecanjima na zatvorenim kružnim stazama. Velocette je tradicionalna britanska firma čiji su projektanti preferirali isto takvu tehniku. Monocilindrični su agregati bili imperativ i ta je filozofija trajala do kraja postojanja brenda, 1971. godine. Početkom sedamdesetih moderni su motocikli morali imati najmanje tri ili četiri cilindra, što je bio diktat agresivne japanske industrije, a to je pak mono- i bicilindrične motore gurnulo u drugi plan, da ne kažemo "na led". Taj led se nikada nije otopio za ovu

I ovaj model od 350 ccm je 1938./39. godine bio hit-motocikl kojim su se natjecali motociklisti s Otoka, ali i iz Europe



tvrtku i ona nije bila sretne ruke kao što je bio Triumph. Nada u povratak svedena je na minimum.

Projektant i voditelj tvrtke u drugoj polovici stoljeća bio je Percy Goodman, sin Johna Goodmana, utemeljitelja tvrtke, poznatog i pod imenima Johannes Gutgemann, odnosno John Taylor. Njegova je osobna naklonost sportskim i natjecateljskim motociklima rezultirala brojnim modelima upravo takvog karaktera. Nijemac Johannes Gutgemann doselio je 1884. godine u Birmingham s nepunih 19 godina i promijenio ime u John Taylor. Kad smo već kod toga, interesantna je i paralela sa Siegfriedom Betmannom, utemeljiteljem Triumphu. On je također bio Nijemac koji je nekako u isto vrijeme doselio u Englesku i započeo isti posao, proizvodnju bici-

kla. Triumph, firma bivšeg trgovca strojevima za šivanje Betmanna, započela je proizvodnju motocikala 1902. Četiri godine kasnije proizvodnju motocikala od 3 KS započinje i Gutgemann, odnosno Taylor. Tek 1913. prozvat će svoju tvrtku Velocette. Ali da budemo potpuno precizni, agregat za prvi Taylorov motocikl bio je proizveden u Londonu kod Ormonda. U svakom slučaju, dva su Nijemca utemeljila dio kasnije prepoznatljivih britanskih marki motocikala. Velocette je kod nas manje poznata tvrtka nego, primjerice, Triumph ili Norton. Tvrtku je u svijet motociklizma lansirao Alec Benett osvojivši 1926. prvo mjesto na Junior TT-u na otoku Mann. Godine 1956. prestaje službeno natjecanje i tvrtka se posvećuje komercijalnoj proizvodnji. No, da bi vam sve bilo jasnije, pogledajte kronološki prikaz razvoja tvrtke Velocette.

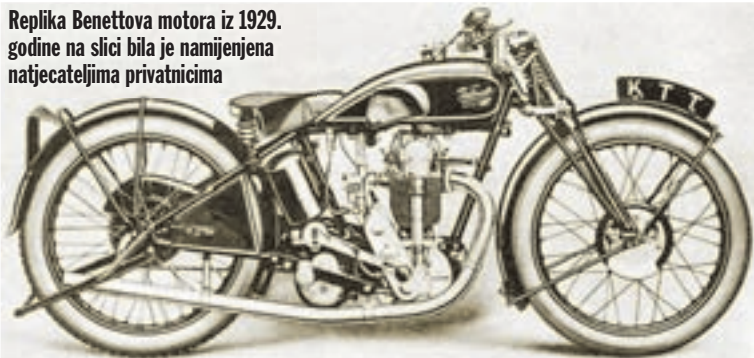
1884. Nijemac Johannes Gutgemann doseljava se u Birmingham i mijenja ime u John Taylor. Utemeljuje maleno udruženje i počinje s farmaceutskim poslovima.

1890. Taylor osniva manju firmu za sklopanje bicikala.

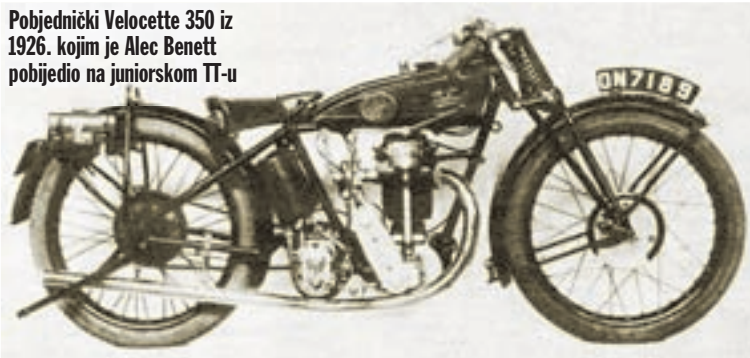
1896. Taylor se poslovno povezuje Williamom Gueom, koji se također bavi biciklima.

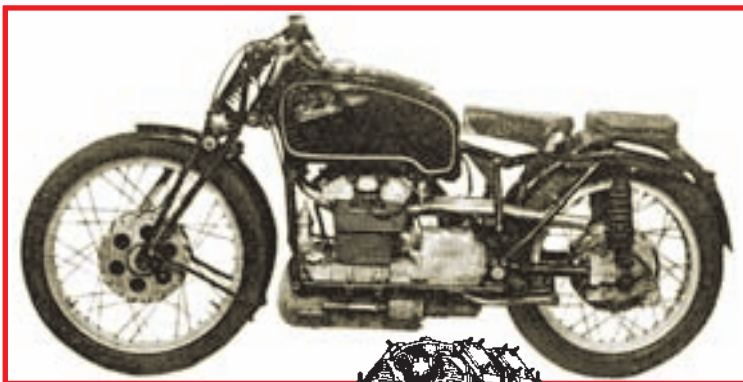
1904. Gue i Taylor konstruiraju motor od 3 KS, koji nije imao komer-

Replika Benettova motora iz 1929. godine na slici bila je namijenjena natjecateljima privatnicima

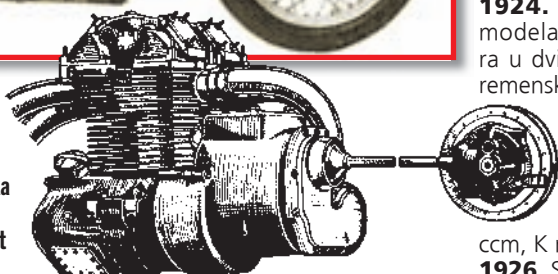


Pobjednički Velocette 350 iz 1926. kojim je Alec Benett pobijedio na juniorskom TT-u





Velocette "ROARER" dvocilindrični parallel twin od 500 ccm zapremine s turbo-punjačem i kardanskim prijenosom iz 1939. godine. Distribucijski prijenos preko zupčanika pokretao je dvije bregaste osovine u glavi motora. Rat je zaustavio projekt koji nije više nikad obnavljan



cijalni uspjeh. Taylor nastavlja sam s proizvodnjom bicikala. Rekonstruira motocikl, sada od 2 KS, no ni on komercijalno ne uspijeva i Taylor zatvara tvrtku krajem godine.

1908. Ponovno otvara tvrtku Voloce LTD, preuzevši proizvodnju zupčanika i bicikala. Taylor se ponovno upušta u poslove s motociklima. Sa sinovima Eugenom i Percyjem konstruira monocilindrični 4T motor od 276 ccm s kontra postavljenim ventilima i dva stupnja prijenosa. Ni taj model nije imao komercijalnog uspjeha, a Taylor se spašava modifikacijama

Triumphovog novog modela 500 i prodaje ga pod logotipom VMC (Veloce Motor Company). Taylor dobiva britansko državljanstvo i drugi puta mijenja prezime iz Taylor u Goodman.

1913. Prvi puta na spremniku goriva novokonstruiranog dvotaktnog motora od 206 ccm pojavljuje se ime "Velocette".

1914.-1918. Za vrijeme Prvog svjetskog rata proizvodi municiju za britansku vojsku.

1919. John Taylor-Goodman nepopravljivi je ljubitelj motocika-

la, ponovno počinje s proizvodnjom dvotaktnih motora modela D1 i D2 (muške i ženske izvedenice okvira motocikla). Slijede prva priznanja, tako modeli D2 osvajaju znatne medalje (Šest dana ACU-a). Prezentiran je model D3 s mjenjačem brzina, s tri stupnja prijenosa i spojkom.

1923. Proizvode se modeli 2-T i 4-T, i zapremina je svim modelima povećana na 250 ccm.

1924. Započeta je proizvodnja modela "Economic", 2-T motora u dvije izvedbe: A-dvobrzina s remenskom transmisijom i B, trobrzinac s sekundarnim prijenosom na lanac.

1925. Sin Joha Goodmana, Percy, realizira novi model s motorom zapremine 350 ccm, K model.

1926. Sportskom verzijom 350 KSS Alec Benett odnosi uvjerljivu pobjedu u juniorskom prvenstvu TT-a. Firma seli u Hall Green, predgrađe Birminghama.

1929. U prodaju je puštena replika pobjedničkog modela KTT MK1, namijenjena natjecateljima privatnicima.

1930. Modernizirana je gama dvotaktnih motora i debitorao je sistem "autolube", podmazivanja putem pumpe komandom akceleratora za gas.

1933. U proizvodnju su ušla dva nova 4T modela serije M s ventili-

ma u glavi motora, MOV 248ccm i MAC 349 ccm.

1935. U gamu M ulazi i model MSS 500 ccm.

1937. Veliki sportski uspjesi na mnogim trkalištima diljem Britanije. Stanley Woods osvaja drugo mjesto na TT-u sa službenim tvorničkim Velocettom.

1938. Godina još većeg sportskog uspjeha na juniorskom TT-u. Prvo i drugo mjesto pripast će Velocetu, dok u seniorskoj konkurenciji Woods ponovno staje drugi na postolje. Stanley Woods po prvi puta izlazi na stazu s dvocilindričnim Velocettom zapremine 500 ccm s kompresorom. "Roarer", kako se zvao ovaj model, zbog Drugog svjetskog rata nije razvijan.

1939.-1945. Velocette je zaoкупljen ratnom proizvodnjom. Proizvodi vojne modele na bazi modela MAC 350.

1946. Odmah po završetku rata Velocette nastavlja s proizvodnjom dvotaktnih GTP i četverotaktnih MOV, MAC, MSS i KSS motocikala. Ponovno na juniorskom TT prva četiri plasmana pripast će Velocettu. Cijela proizvodnja je modificirana i modernizirana, a iz proizvodnje izlaze modeli MOV, MSS i KSS.

1949. Predstavljen je novi model LE (Little Engine) s tada popularnim box-motorom od samo 149 ccm i vodenim hlađenjem, te kardanskom osovinom. Po prvi puta organizira se



EL TORO MOTORCYCLES

Unikatne izrade motocikala po želji kupaca

Servis Harley Davidson
Zodiac, Custom chrome, S&S.
Expresna isporuka dijelova
Garancija za isporučene dijelove
Mobilno jamstvo motocikala

web: www.eltoro-motorcycles.com mail: eltoro@eltoro-motorcycles.com
Tel: +385 1 5621309; Fax: +385 1 5613461 G. Ladoš, Putina 1, 10292 Senkovec





PRO MOTO d.o.o. trgovina na veliko i malo, uvoz i izvoz • www.pro-moto.hr • e-mail: info@pro-moto.hr
Veleprodaja: SV. NEDELJA, Industrijska 16, Tel/Fax: 333 66 77; 333 66 78; 333 66 79
Maloprodaja: Nova Cesta 124, 01/3094-704 • Vlaška 80, 01/4617 355 • Vlaška 28, 01/4814 146







Ovlašteni distributeri: SISK, AGROIMP, 044/570-470; DUGO SELO, TRGOVINA MOTOCIKLIMA I KOSILICA, 01/2713-414; DONJI MIHOLJAC, HUGO, 031/410-040; SISK, IVANČICA, 044/730-510; SPLIT, MOTO CENTAR MATYR, 021/796-487; DARUVAR, AGRO-MOTO CENTAR, 041/553-371; LEPOLJANA, NINA, 041/793-295; LADIN, S.T.P., 052/054-820; ČAKOVEC, 38 CENTAR, 040/150-584; IVANEC, 31H, 041/782-474; KARLOVAC, AUTOLINE, 041/043-422; VELIKA GORICA, V.G.A., 01/6252-504; MARTULI, WOOD MARINE & SPORT SERVICE, 051/275-918; BILI MANASTIR, NJOFRA, 031/002-340; ZAGREB, AUTOMOTOSPORT CENTAR, 01/5772-800; ZILJAR, MIKROMOTOR, 049/047-479; KARLOVAC, MITALIN-KARLOVAC, 041/610-377; POŽEGA, MOTO MARKET SERVICE, 054/293-913; ZADAR, AD MOHANIKA, 021/309-002; KUTINA, SIN-TRADE, 044/084-501; IVANČIĆ GRAD, ELEKTRO CENTAR PETEK, 01/3884-482; LUDHRIG, AUTO TONI, 041/019-583; KARAŽIĆ, KIZKOPROJEKT, 041/011-806; ZABOK, TRGOVINA AGRIMA, 049/225-304; KRAPINA, PARTNER TRGOVINA, 041/572-094; SLATINA, HGA SERVICE, 033/555-044; ZADAR, PIV-MOTO, 023/257-240; METROVIC, GIMI



GP natjecanje za prvenstvo svijeta, Velocette s Freddie Frithom prvi je prvak svijeta u klasi 350 ccm.

1950. Bob Foster ponavlja uspjeh Fritha i po drugi put postaje svjetski prvak u klasi 350 ccm s Velocetteom.

1951. LE nema željeni komercijalni uspjeh, umire Percy Goodman, sin utemeljitelja, Johna Taylor Goodmana.

1954. U proizvodnju se vraća se model MSS sa znatnim modifikacijama, te model Scrambler US, namijenjen tržištu SAD-a.

1956. Velike promjene u tvornici Velocette. U proizvodnju ulaze dva nova modela: Venom 500 (otrov) i Viper 350 (zmija otrovnica). Krajem godine također u proizvodnju ulazi Valliant 200, modificirani (ali sada zrakom hlađeni boxer), vrlo sličan BMW-u. Nova verzija LE-a s elektropokretačem i četiri stupnja prijenosa. Modeli Venom i Viper dobivaju kupolu od pleksi stakla.

1960. Modeli MAC se ukidaju, a u proizvodnju ulazi skuter Viceroy

s dvocilindričnim motorom od 250 ccm.

1961. Venom Veeline ruši svjetski rekord na pisti Monthlery na 24 sata u klasi 500 ccm s prosječnom brzinom od 161.010 km/h.

1962. Modeli Viper i Venom izlaze kao ekonomični modeli nazvani "Special".

1963. Ponovni pokušaj rehabilitacije LE-a (boxer motor) s oklopom od stakloplastike ponovno je razo-

čarao (proizvedeno je manje od 500 komada), kao i onaj s modelom Vogue.

1964. Konačno Valiant i Viceroy (skuter) izlaze iz proizvodnje.

1965. Teška financijska kriza pogađa Velocette, a tvrtka se pokušava spasiti prestižnim sportskim modelom Thruxton 500.

1967. Thruxtonom Neil Kelly na TT-u na otoku Mann osvaja prvo mjesto, što je posljednji međunarodni uspjeh marke Velocette.

1968. Krajem godine iz proizvodnje izlaze Viper i Vogue.

1970. U proizvodnji ostaju

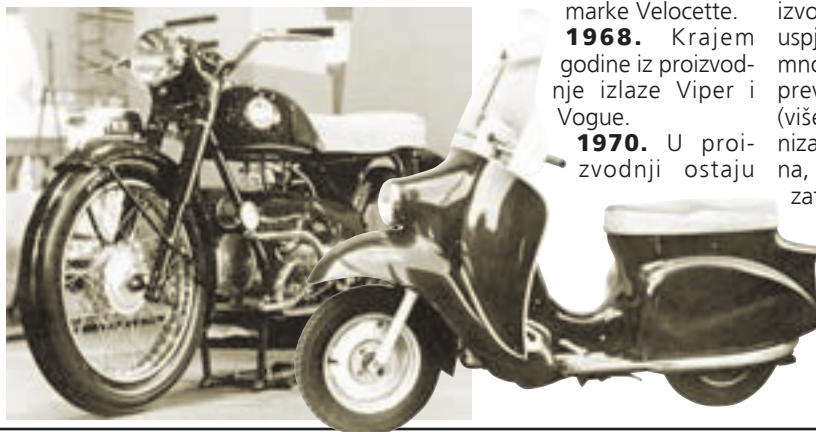
▲ **MSS 500** konstruiran daleke 1935., 1956. modificiran u Venom 500 te Clubmann 500 iz 60-tih s karakterističnim pokrovom oko bloka motora i mjenjača. Ovamo spada i prepoznatljiv ispušni lonac "riblji rep"

male serije modela Truxton, Venom i MSS.

1971. U veljači se nakon dugogodišnjeg postojanja gasi tvrtka Velocette.

Neki od modela koji se nisu uklapali u tipičnu (monocilindričnu) proizvodnju imali su loš komercijalni uspjeh. Na njihov je razvoj utrošeno mnogo, a to je tako malenu tvrtku previše koštalo. Za nove projekte (višecilindrični agregati) i modernizaciju tvrtke više nije bilo vremena, pa je početkom 1971. zauvijek zatvorila vrata. ■

◀ Dva modela koja nisu proslavila tvrtku Velocette. Prvi je boxer, dvocilindrični zrakom hlađeni motor od 180 stupnjeva između cilindara i 200 ccm zapremine, vrlo sličan tada popularnom BMW-u. Drugi je dvotaktni dvocilindrični skuter od 250 ccm



PEPE BASE 50
8.990,00 KN **Depe**



PEPE 50 LX
9.990,00 KN **Depe Lx**



49X
11.990,00 KN **Capitolo X**

Adrese prodajno-servisnih mjesta i detaljnije informacije o modelima i opremi potražite na

www.benelli.com.hr