



Hesketh

"Drive for Britain and drive for you." Kroz povijest je postojalo puno različitih motocikala koji su ostali više ili manje zapamćeni

GRB obitelji Hesketh iz Easton Nestona, engleske grofovije, te uradak lordovog sina Alexandra, kontroverznog menadžera Formule 1, konstruktora motocikla, političara i poslovnog čovjeka



Neizbrušeni britanski dijamant

PIŠE: MIRO BARIĆ

Za mnoge motocikle - uglavnom one prastare - nikad nismo čuli, ali postoje i motocikli novijeg datuma za koje ne znamo. Štoviše, u tehničkom pogledu postoje i vrlo ambiciozni projekti, briljantno izvedeni, no njihova je sudbina - začudo i nažalost - uvijek ista. Još prije petnaestak-dvadesetak godina takvi su entuzijastički potvrdili bili mogući, no danas ili u bližoj

budućnosti to će biti sve teže. Takvi se projekti vrlo brzo gase, najčešće zbog nedostatka sredstava. Razvoj također stoji mnogo, ali možda najveća prepreka je prvobitno nepovjerenje kupaca koji bi trebali poduprijeti proizvodnju. Ljudi vole marke, najbolje i provjerene, pa će se lakše odlučiti za manje atraktivan motocikl uz čije ime se veže duga tradicija. Jedan takav primjerak, koji nije imao takmičarskih, već strogo komercijalnih ambicija, zvao se Hesketh.

Tradicionalni Britanac Lord Thomas Aleksandar Hesketh, vrlo bogat ljubitelj automobila i neuspjeli menadžer i vlasnik formule, odlučuje se za hrabar potez. Sedamdesetih godina britanska je moto industrija pred kolapsom, pa Hesketh ponesen starom slavom i po ugledu na poznate pretke poput Brough Superiora ili Vinzenta osmišljava vlastiti model. Oba spomenuta motocikla imala su karizmatičnu prošlost i iako su bili nekomercijalni, bili su simbol visoke tehničke kulture "made in United Kingdom".

Projekt se obratio čuvenom konstruktoru Weslakeu i njegovoj malenoj inženjering tvrtki specijaliziranoj za tuning. Specijalist za konstrukciju i poboljšanje glava motora, kao

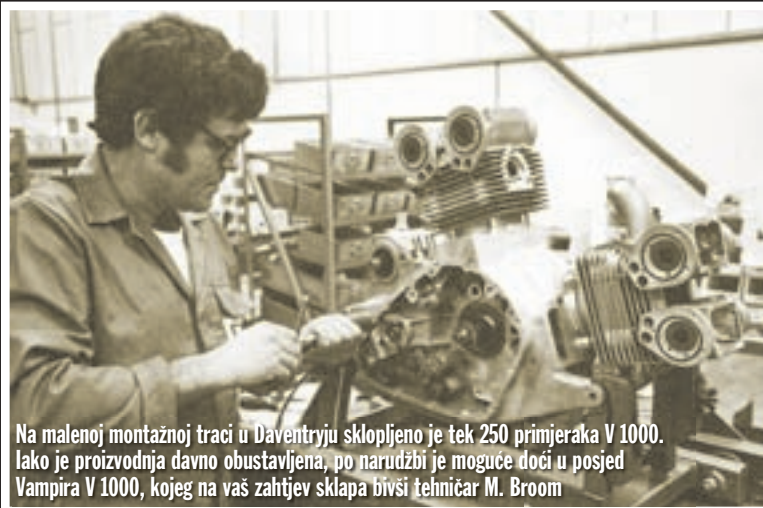


1981. počinje serijska proizvodnja Hesketh V1000. Lord Alexander pozira pored prvog proizvedenog primjerka u ovoj malenoj tvrtki, gdje je bilo potrebno dvjesto sati da bi se sklopio cijeli motor, a svaki bi motocikl još prošao probu od 100 milja



James Hunt, pokojni bivši svjetski prvak u Formuli 1, započeo je svoju karijeru 1975. zahvaljujući Alexanderu Heskethu, mladom lordu, ljubitelju brzina, kojem je parola bila "drive for Britain and drive for you". Jedini tim Formule 1 bez sponzora





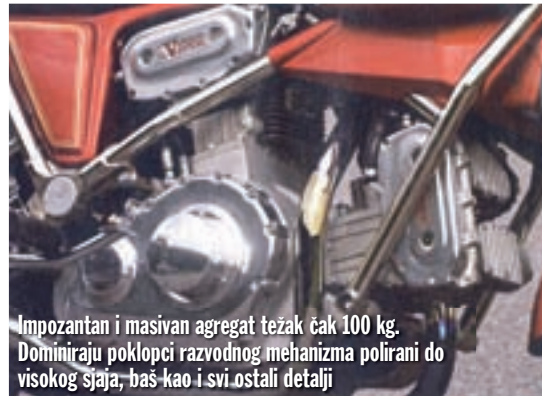
Na malenoj montažnoj traci u Daventryju sklopljeno je tek 250 primjeraka V 1000. Iako je proizvodnja davno obustavljena, po narudžbi je moguće doći u posjed Vampira V 1000, kojeg na vaš zahtjev sklapa bivši tehničar M. Broom



Naslovna strana prospekta V 1000 s karakterističnom metalik bordo bojom i okvirom presvučenim kromom. Iako motocikl danas ne djeluje tako, za ondašnje je pojmove bio vrlo otmjen

i za konstrukciju motora formula, Weslake je dobio samo dvije upute od investitora Hesketha: motor mora biti snažan i pouzdan, a materijal ne treba štedjeti. Isprva se inzistiralo na kardanskom finalnom prijenosu, no kako je motocikl trebao imati sportski karakter, ta je ideja napuštena. Novi Hesketh V 1000, kako je službeno prozvan, bio je sportski dvocilindrični V motor. Kut između cilindara je 90 stupnjeva, postavljen poprečno u okviru, tako da je prednji cilindar gotovo horizontalan, dok je zadnji vertikalni. Cijeli je agregat tek nekoliko stupnjeva nagnut unazad. Motor je robustan, s dvije velike glave motora, s po dvije bregaste osovine u svakoj, dok je otvaranje ventila izvedeno bez klakalica. Četiri su ventila po cilindru, u kompresionom prostoru prizmastog oblika. Blok motora, glave i cilindri su od legure aluminija, provrt iznosi 95 mm s vrlo kratkim hodom od 70 mm (što nije uobičajeno za britanske agregate). Razvodni prijenos je preko dva lanca, a primarni je prijenos preko zupčanika s ravnim zubima 1.81:1. Mjenjač brzina ima pet stupnjeva prijenosa, dok je spojka u uljnoj kupci s hidrauličnom komandom. Zrakom hlađeni motor s dva rasplinjača Dellorto 36 phb bio je težak čak 100 kg, što je predstavljalo temeljni problem koji je opterećivao cijelu konstrukciju motora. Relativno nizak maksimalni broj okretaja od 6500 o/min te vršna snaga od 86 KS sigurno nije rezultat kakav postižu današnji agregati. Podatak o zakretnom momentu nije poznat. Sustav elektronskog paljenja djelo je tvrtke Lucas, koja potpisuje elektriku i elektroniku na raznim britanskim proizvodima, među kojima je i Land Rover. Agregat je ustvari bio dobar, no kvalitetna poboljšanja nisu bila moguća zbog pomanjkanja vremena i stalnih unutarnjih nesuglasica. Naime, uz spomenutu težinu, slaba točka cijelog agregata bio je i mjenjač brzina. Neprecizan, bučan i nepouzdan, pokvario je cijeli dojam motocikla. Nakon godinu

dana proizvodnje Lord osniva novu tvrtku "Hesleydon LTD". Tamo je pripremio novi i izmijenjeni Hesketh 1000 Vampire. Aerodinamični oklop vrlo sličan onom BMW-ovom bio je namijenjen više gran-turismo motociklu, kakav je novi model i bio. Proizvedeno je tek 50 primjeraka, što uz dvjesto pedeset primjeraka V1000 predstavlja ukupnu proizvodnju u tvornici Hesketh. Lord je prije zatvaranja pokušao svoju tvrtku stopiti sa Triumphom, no i to je palo u vodu, jer je ta tvrtka 1983. otišla u stečaj. Ustvari, dijelili su istu sudbinu: tih godina u japanskoj najezdi jeftinih motocikala malo tko je imao sluha za "Rolls Royce" na dva kotača s evidentnim tehničkim problemima



Impozantan i masivan agregat težak čak 100 kg. Dominiraju poklopci razvodnog mehanizma polirani do visokog sjaja, baš kao i svi ostali detalji

i gotovo dvostruko višom cijenom. Lord je tako napustio svoj san na dva kotača, ali se nije izgubio. Od 1986. do 1993. dao se u politiku, te bio u Vladi i Domu lordova za vladavine M. Thatcher i J. Mayora. Danas iz svog ureda u Easton Nestonu upravlja zrakoplovnim čarter tvrtkom. No Hesketh V 1000 nije mrtav: Mick Broom, tehničar koji je radio na projektu početkom 80-tih, osnovao je svoju vlastitu malenu tvrt-

ku. Otkupio je od Lorda 1984. sve strojeve, opremu i skladišta s već izrađenim komponentama, te rezervne dijelove. Zato danas, ukoliko to želite i imate 21.000 eura, možete naručiti Hesketh V1000 s riješenim početnim greškama, modificiranog izgleda te poboljšanih kočnica i ovjesa. I to nije sve: dok Lord leti u oblacima, njegov motocikl živi i dalje. U budućnosti se, kako tvrdi Broom, sprema redizajnirati, gotovo neprepoznatljiv Hesketh 1200, snažniji i brži, osmišljen samo za biranu klijentelu. Ništa ne bismo smjeli zamjeriti Lordu, koji je bio izložen mnogim kritikama. Svoje izlete u formulu 1 i moto proizvodnju, političku karijeru ili poslovni svijet sam je financirao, ne oštećujući nikoga. Formula 1 Hesketh bila je bijele boje, samo s grbom njegove obitelji, bez sponzora i financijera. Rijetki su ljudi koji su projektirali, financirali i pokrenuli proizvodnju nekog vozila. Lord je to uspio bez pomoći moćnih korporacija ili države. ■

Rijetki eksplozivni crtež motora Hesketh V 1000; vrlo se lijepo vidi kompleksna arhitektura V 90 agregata u obliku sličnom Ducatiovom. Vrlo lijep motor koji je realiziran u kratkom razdoblju

