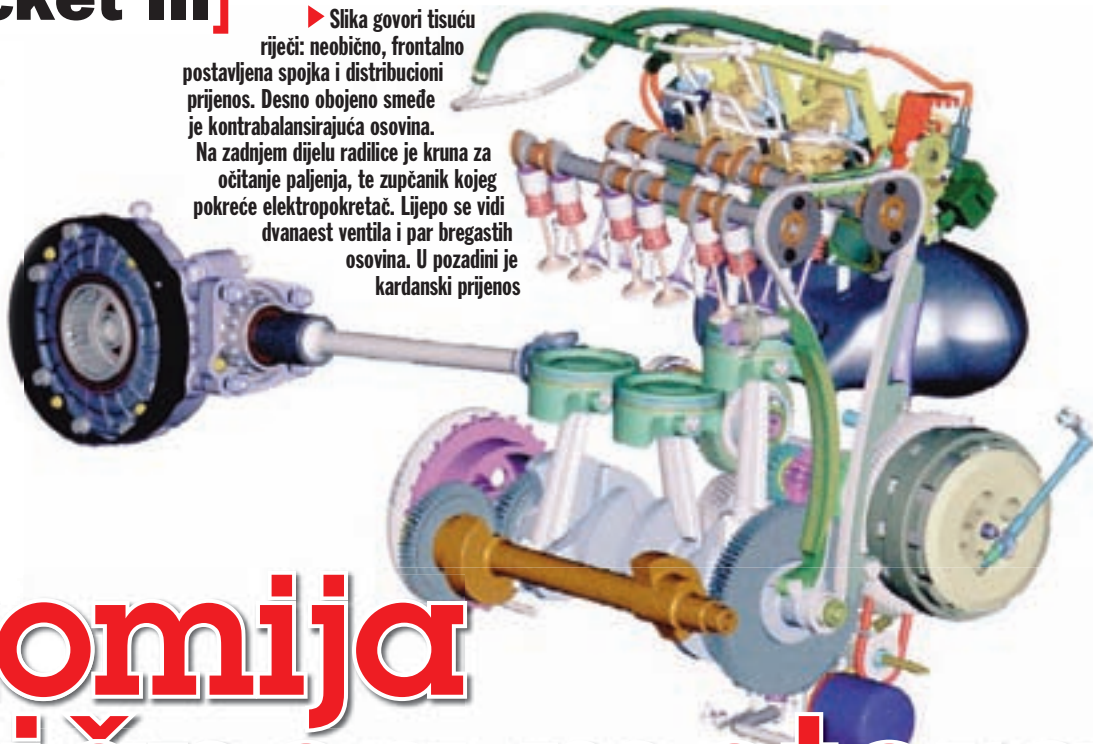


[Triumph Rocket III]

Postoje motocikli koji prate neke trenutno uvriježene norme, najčešće jer je to put najmanjeg otpora. Postoje i oni drugi, koji posve zanemaruju okvire uobičajenog i kao takvi postavljaju nove standarde. Trocilindrični Triumph custom jedan je od potonjih

► Slika govori tisuću riječi: neobično, frontalno postavljena spojka i distribucioni prijenos. Desno obojeno smeđe je kontrabalansirajuća osovina. Na zadnjem dijelu radilice je kruna za očitavanje paljenja, te zupčanik kojeg pokreće elektropokretač. Lijepo se vidi dvanaest ventila i par bregastih osovina. U pozadini je kardanski prijenos



Anatomija neobičnog motora

PIŠE: MIRO BARIĆ

Mnogi budući kupci motocikla naći će se u velikoj dilemi pri izboru svog novog vozila. Iako su sigurni u koju kategoriju motociklista spadaju, odabir motocikla nije lak. Mnogi će se odlučiti za ono što je "najbolje", najčešće i najuobičajenije. Taj siguran izbor ne zadovoljava svakoga. Obilje ponuda podrazumijeva i tehničku raznovrsnost koja je kupcima teže shvatljiva, a možda i zbunjuju-

ća. Pa u strahu da ne bi nešto pošlo po zlu ne odabiru ono što im se sviđa, već ono što vozi većina. Upravo zbog toga na našim je cestama raznolikost motociklističkih marki i tipova dosta skromna. Pri tome je ta bojazan potpuno neutemeljena, jer su gotovo svi motocikli kvalitetni i morali biste biti veliki "pehist" da izaberete nešto loše. Naime, nešto loše bi teško moglo opstati u bespoštednoj marketinškoj konkurenciji. Više je to pitanje održavanja, servisiranja i eksploatacije. Današnji

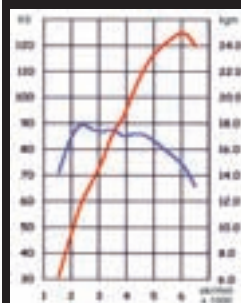
je standard za cestovne motocikle od 600 do 1000 ccm četverocilindrični redni agregat poprečno postavljen u okvir motocikla. Customi cruiseri nešto su drugačiji, uglavnom dvocilindrični V agregati ili Boxeri. Tih se standarda drže mnogi motociklistički brendovi, kako u Japanu tako i u Europi. Rijetko si koja tvrtka može dozvoliti "iskorak" iz tih okvira tehničkog standarda. Razlog tome nije tehnički neuspjeh, već strah da se takva tehnika ne bi dopala kupcima. Kupci kreiraju tržište, pa se novosti nude oprezno. Tehnički obrazovanom tržištu mogu biti ponuđeni modeli koji izlaze izvan "standarda", no na ostalima bit će to izlet upitnog komercijalnog uspjeha osuđen na volju komercijalne manjine.

U taj se rizik upustila poznata i vodeća britanska tvrtka Triumph.

Još prije petnaestak godina bila je to gotovo ugašena tvrtka. Novi ljudi s novim idejama i pristupom postavili su Triumph na noge i sve je pošlo nabolje. Nekoliko sjajnih modela toliko je pozitivno utjecalo na život tvrtke da je ona lansirana u elitnu motociklističku orbitu. Tako je tvrtka Triumph prije nekoliko godina predstavila projekt o kojem ćemo ovdje reći par riječi.

Motocikli tipa Custom nikada nisu trpjeli visoke režime rada, odnosno broja okretaja. Naprotiv, poželjno je da on bude što manji. Snaga je, međutim, dobro došla, ali to se može postići samo na dva temeljna načina. Prvi je da je agregat konstruiran robusno, kako bi zapremina mogla biti dovoljno velika. Drugi: hod klipa, odnosno koljeno radilice također mora biti dugo. Triumphov model Rocket koristi potpuno nekonvencionalno projektiran agre-

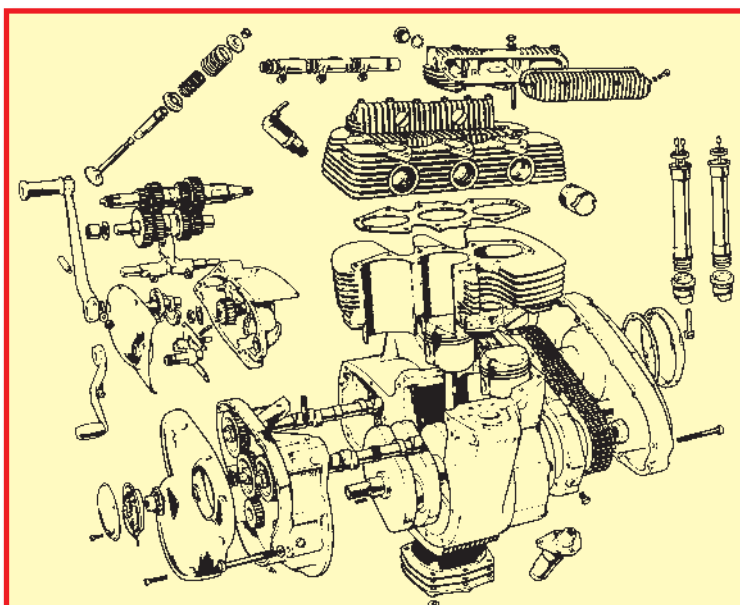
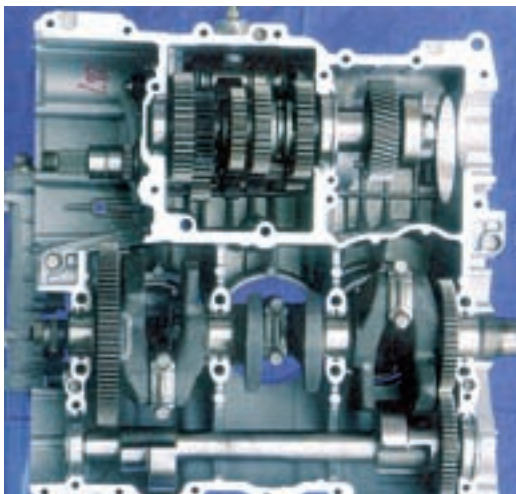
Snaga na ovom dijagramu neće iznenaditi nikoga, ipak je to motor od 2.300 ccm. Pa 125 KS nije nešto što bi fasciniralo. No, plava linija ulijeva strahopoštovanje, jer 18 kg pri tako niskim okretajima (2500) odaje karakter ovog "traktora". Desno je agregat s lijeve bočne i prednje strane. Evidentna je estetska završna obrada i stilska dotjeranost agregata Triumph Rocket III



"Mokri" cilindri uprešani su u blok motora oko kojih cirkulira rashladna tekućina. Presvučeni tvrdim kromom garantiraju dugi vijek eksploatacije. Sasvim dolje vidimo moderan klip s velikim prostorom gdje je olakšan i osovinicom od čak jednog inča (25,4 mm)



Sve je na dlanu: dvije osovine mjenjača brzina, radilica na četiri glavna ležaja u bloku motora te osovina za umirenje. Ta osovina ima dvije uloge, druga je da poništava "zvuk-efekt", zanašanje motocikla u stranu pri dodavanju gasa. Dolje se vidi radilica s tri koljena pod međusobnim kutom od 120 stupnjeva, te snop od pet stupnjeva prijenosa mjenjača



Triumph III iz šezdesetih bio je rijedak trocilindrični agregat na ondašnjem tržištu. Usporedite ovaj sa današnjim i uvidjet ćete "genetske sličnosti"

gat, koji je neobično postavljen u okvir motocikla (uzdužno, poput automobilskog motora). Uz to ima mnoštvo tehničkih detalja i rješenja koji nisu viđena na sličnim motociklima. Konstrukcija od tri uzdužno postavljena cilindra potpuno je nova. Poprečnih trocilindraša je dovoljno, no uzdužnog u današnjoj produkciji nema. Prednosti trocilindričnih agregata su poznate: Radilica s koljenima od 120 stupnjeva omo-

gućuje harmoničan rad i ujednačeni zakretni moment. U kombinaciji s velikim provrtom cilindra od čak 101,6 mm i isto tako dugim hodom klipa u cilindru (94,3 mm) dobiven je efekt velikog zakretnog momenta. Zakretni moment od čak 18 kgm je nešto čega se ni traktori ne bi sramili, a sve to pri vrlo niskih 2.500 okretaja u minuti! Značit će to da ćete pri svakom, pa i najmanjem odvrtnanju ručice gasa postići i mak-

simalni zakretni moment. Međutim, to nikako nije sporohodni motor, naime, zbog svojih se unutarnjih dimenzija "lako zavrti". Također je karakterističan izbor distribucione tehnike. Četiri ventila po cilindru velikih dimenzija 37,9 i 32,3 mm te mali omjer kompresije od tek 8,7 : 1 stvorit će efekt bogatog punjenja motora smjesom. Tako nizak omjer omogućit će potpuno smireni rad motora. Dakako, tu su i bregaste

osovine u glavi motora isto tako smirujućeg distribucionog dijagrama (usis je otvoren 220, a ispuh 232 stupnja). Glava motora je konstruirana na malo arhaičan način, a zbog kuta između ventila (60 stupnjeva) podsjeća (baš kao i cijeli agregat) na automobilsku tehniku. Prijenos od radilice do bregastih osovina klasičan je, preko Morse lanca.

"Bigger is better" odnosno, ništa ne može nadomjestiti zapreminu,

"VRBANČIĆ"

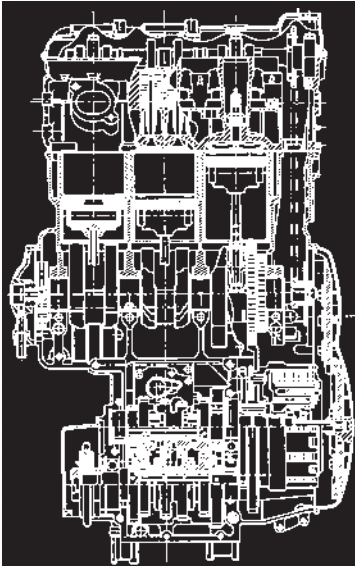
Gajeva 30, 10430 Samobor
Tel.: 01 / 336 0043, Fax: 01 / 336 5759

ZASTUPNIK ZA **PIRELLI**

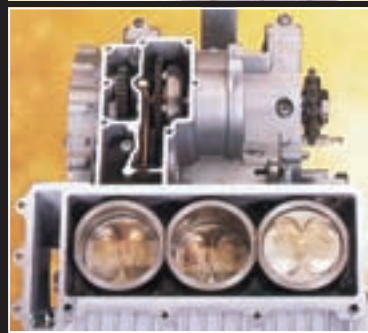
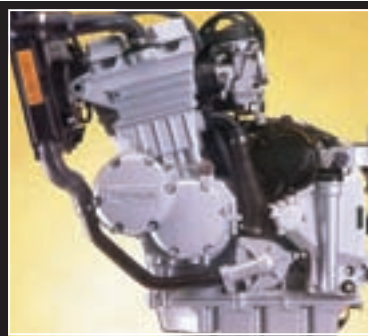
DIABLO
ROSSO

Pirelli Diablo Rosso
Zato jer strast ne bi smjela imati granice

Bez kontrole, snaga je ništa



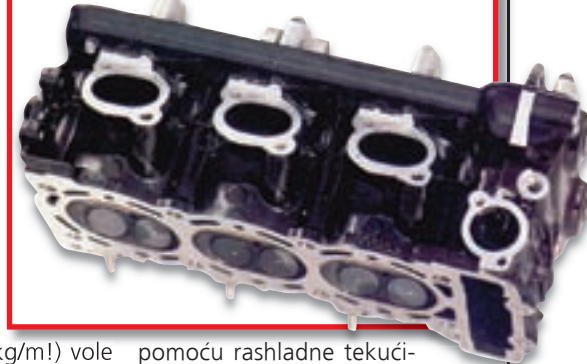
Daytona kao i mnogi Triumphovi modeli su trocilindrični agregati. To je na neki način i zaštitni znak tvrtke koja u izgradnji ovakvih tipova motora ima vodeće iskustvo u svijetu



godina, ovdje je puno pažnje posvećeno tom aspektu. Čiste i zaobljene linije, ispolirani poklopci, kromature i rebra za hlađenje daju cijelom agregatu arhaičan izgled. Neće biti sumnje da je riječ o britanskom proizvodu pogledaju li se i izdaleka ultra duge klipnjače. Osim toga, Englezi ne odustaju od dvokružnog sustava podmazivanja (dvostruka uljna pumpa s rezervoarom za ulje). Spojka u uljnoj kupci sa deset tarnih ploča i lamela standardnih je dimenzija, ali je tako puno lamela zbog povećane tarne površine. Naime, svi motori sa velikim zakretnim momentom (a on je



Glava motora Rocketa III i Daytone (dolje). Evidentna je sličnost visoka tehnologija obrade koja nimalo ne zaostaje ni za japanskom ili njemačkom, osigurava visoku razinu kvalitete



filozofija je koja je nadahnula ovaj projekt. No, ništa se ne može prigovoriti (osim težine i veličine) ovom motociklu. U svakom slučaju, fascinira originalnost i neuobičajenost. Cilindri se uprešavaju u aluminijsko kućište, što je vrlo dobro rješenje - u slučaju oštećenja lako su zamjenjivi. Moramo primijetiti da motori postavljeni uzdužno imaju manu da unutarnju inerciju ukupnih zamašnih masa prenose na statične dije-

love agregata. U ovom je slučaju to riješeno kontra rotirajućim osovinama (radilicom, mjenjačem brzina i kardanom). Tako poništene sile eliminirale su taj neugodni efekt. Za uravnoteženje rada motora također je zadužena osovina s dva kontrabalansna utega, koji isto tako pomažu u otklanjanju gore navedenog problema. Kao veliku pohvalu valja istaknuti vanjsku, stilsku formu agregata. Kao kod agregata iz šezdesetih

voće "proklizavati" spojku. Ako je pak spojka prevelikog promjera, lamele se često lijepe jer se nalaze u uljnoj kupci. No, ovdje je to riješeno kompromisom: Mjenjač s pet stupnjeva prijenosa vrlo je robustan. Šesta brzina ovakvom je tipu motora nepotrebna. Sekundarni je prijenos preko kardana i diferencijala, što također odgovara svrsi motocikla. Hlađenje motora je projektirano

pomoću rashladne tekućine i mehaničke pumpe.

Punjenje i paljenje povjereno je elektroničkom sustavu, kao i kod ostalih modernih Triumphovih modela. Nema nikakve sumnje da Triumph ima veliko iskustvo u konstrukciji trocilindričnih agregata. Rocket III zaista je neobičan proizvod koji svojim prekomjernim dimenzijama jamči poseban doživljaj u vožnji ovim motociklom. ■

EXTREME MOTO

Samoborska Cesta 241/a, 10 000 Zagreb
Tel.: +385 1 3498 234
Fax: +385 1 3498 669
www.extrememotoshop.com
info@extrememotoshop.com

G.P.T.
GRAND PRIX TECHNOLOGY
EXCLUSIVE IMPORT AND DISTRIBUTION

MAC
MOTO PLASTIC PARTS
EXCLUSIVE DISTRIBUTION

SHACAL
CARBON SYSTEM TECHNOLOGY
AUTHORIZED DISTRIBUTION



Od 15. 10. trgovina i servis na novoj lokaciji - PODSUSEDKA ALEJA 83