

Aermacchi 250

BY TONČI

Spoznajom da je davne 1967. godine proizvedeno svega 40 primjeraka ovog rijetkog modela legendarne marke Aermacchi za cjelokupan prostor između dva pola, i da je baš jedan od njih u Hrvatskoj, naše zadovoljstvo radi uvrštenja u naš Retrovizor bilo je neopisivo. Ovaj dragulj izbrušen je prvenstveno radi jurnjave stazama svijeta, a točnog broja o preživjelim primjercima nema. Također, svojim bogatim životopisom ovaj bi motocikl zasigurno mogao biti junak nekog romana



Tonči Sarjanović ponosni vlasnik ovog raritetnog modela svakodnevno zarađuje za kruh popravljajući Ducatije, a vikendom se pretvara u trkača. Tako je 2003. g. u PH Old-Timer klasa A1 od 6 odvoženih utrka došao kući s 5 zlatnih pehara i jednim srebrnim



Posljednji

PIŠE: DOMAGOJ KREŠO LOVRIĆ

U današnje vrijeme velike ponude motocikala individualnost je sve traženija roba. Ograničene brojke ekskluzivnih modela uvijek su izazivale pažnju, uzdahe i maštu običnih smrtnika. Većina tih dvokotačnih dragulja svoje kupce pronalazi još kao slika u prodajnom katalogu, a javnosti se najčešće predstavljaju obilježeni oznakom: prodano. I dok ostali motori svoje puno ime ispisuju kombinacijom raznih brojeva i slova skrivenih negdje na okviru, nazvan broj šasije, odabrani primjerci šepure se poliranim pločicama sa oznakom broja proizvedenih primjeraka i nerijetko potpisom majstorske ruke koja ga je oživjela, potencirajući njegov motiv i razlog: jedan od odabranih, za odabrane, uvijek poseban.

Takav scenarij prati i junaka našeg retrovizora u ovom broju. Njegova priča počinje davnih 60-tih godina, kada se i prvi puta na ovim prostorima spominje ime Aermacchi. Prvog vlasnika motocikla i točan datum proizvodnje nismo uspjeli doznati, ali poznato je da ga je Prvi Hrvatski Moto Klub Zagreb koristio na utrkama za Prvenstvo Jugoslavije. Nakon višegodišnjeg staža na utrkama otkupljuje ga poznati fotograf, putopisac i zaljubljenik u motocikle, gospodin Davor Marijanović iz Zagreba, koji ga i cjelokupnog restaurira. Ne znamo koliko je vremena proveo kod gospodina Marijanovića i zašto je prodan dalje, no Aermacchi napušta Zagreb, mijenja klimu i odlazi u toplije krajeve, točnije na otok Hvar u mjesto Jelsa. Novog udomitelja zlatnih krila pamtimo samo prema nadimku - Gringo, legendarna osoba tog vremena i mjesta. Kupoprodajni

ugovor pisan je početkom 70-tih godina i oni koji pamte Gringa znaju o karakteru spomenutog čovjeka; motor je vožen isključivo vikendom, no kad je Gringo bio za upravljačem, loše ceste otoka Hvara postajale su natjecateljske staze. Na sreću za vozača i motocikl, nikakav pad nije uzrokovao prekid tutnjave motora, samo je došlo do puknuća klipnjače agregata od 250 ccm zapremine. Počinje velika potraga za

rezervnim dijelom koja završava neuspjehom i razočarani Gringo prodaje motor. Novi vlasnik živi također na otoku Hvaru i zove se Mate, a preziva Matunka. Mate nastavlja potragu za klipnjačom, no bezuspješno. Rješenje problema je kupnja cijelog polovnog agregata od 350 ccm negdje u gradu Rijeci i sastavljanje iz dijelova dva agregata za nastavak vožnje otokom Hvarom. Mještani kažu da na otoku Hvaru postoji jedan poseban zavoj koji je netko nekada prošao sa velikom brzinom od 130 km na sat. Jedan





Aermacchikanac

od važnijih Matinih razloga za kupnju i sastavljanje agregata bio je prolazak kroz spomenuti zavoj istom ili još većom brzinom. Srce motocikla je ponovo proradilo i sezona lova na lokalni rekord je počela. Iz vikenda u vikend Mate je ulazio u zavoj sve niže i sve brže. Trud se isplatio: prolazak kroz zavoj bio je spektakularan i brz, novi rekord je postavljan i Matino ime ušlo je u trkaću povijest otoka Hvara.

Većina vozača odustaje od obaranja vlastitog rekorda, no Mate nije bio među njima i jednog dana nemir u njemu dostigao je vrhunac. Aermacchi sa svojim vozačem ponovo tutnji lošim putovima Hvara. Ovaj put sreća je bila negdje na drugom kraju otoka i Mate prolazi bez ozljeda, no motocikl je znatno oštećen i svoj spokoj nalazi ispod hladovine grma šipka u dvorištu, gdje ga ljutiti vlasnik ostavlja. Kakav završetak za punokrvnog talijanskog rasnog trkača!

Onog dana kada je motocikl stupio na hvarsku zemlju njegov današnji vlasnik Tonči Sarjanović imao je oko 4 godine. Kako sam kaže, pojava i jurnjava tog stroja u maloj sredini kakva je Jelsa zauvijek mu je promijenila život. Dan nije prošao bez pomisli

na motocikl i vožnju na njemu. Jednom prilikom kao dijete imao je priliku sjediti na njemu i male ruke jedva su dosezale do spremnika goriva. Jasno je pamtio svaki događaj vezan za motocikl i već tada, kao mališan, čvrsto odlučuje da će jednog dana motocikl biti njegov.

Od trenutka kada Matunka Mate završava na svog letača traju pregovori i negovanje o prodaji motocikla. I doista, u kasno ljeto 1992. godine nakon skoro desetogodišnjeg negovanja, postignut je dogovor

o prodaji. Cijena od tadašnjih 500 njemačkih maraka bila je prevelika s obzirom na stanje motocikla. Godine stajanje na zemlji, na kiši i suncu dovele su motor u užasno stanje. Vlasnik kaže da je htio odustati od kupnje kada je vidio stanje motocikla: iz zemlje je virio spremnik goriva i upravljač. Na cijelom motociklu nije bilo ni jednog očuvanog detalja. No davna želja bila je jača i od tada počinje jedna nova priča koja se naziva restauracija ili ponovni let zlatnih krila.

Cijeli motocikl je rastavljen na Hvaru i u starom «Jugiću» dopremljen u Zagreb, Tončijevo sadašnje prebivalište, u čuvenu garažu na Jarunu. Potraga za informacijama bila je identična potrazi za dijelovima. Stariji čitatelji znaju kako je tada, u vrijeme bez interneta, bilo teško doći do informacija o dijelovima. Poznanstva u Italiji uvelike su pomogla i polako, ali sigurno, pojedini dijelovi

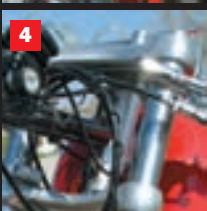
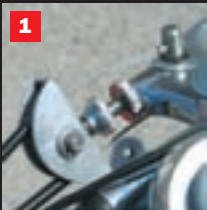
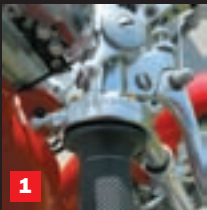
Oldani bubanj kočnice promjera 230 mm ovog vremesnog trkača zaustavljaju u mjestu tako da bi se i mnogi noviji modeli postidjeli

Dorađeni agregat od 250 ccm istiskuje oko 30 KS, vrti se do 9.500 okr/min i s peterostupanjski mjenjačem tjera ovu perolaku jurilicu do 190 km/h



Zadnja bubanj kočnica je promjera 180 mm





[1] Racing ručica Tommaselli Daytona. S poluge prednje kočnice sistemom vage prenosi se sila na prednje bubnjeve
[2] Polugica za promjenu kuta paljenja
[3] Cerianni Mostovi ispolirani do zvjezdanog sjaja rukom Tončijevog prijatelja i suradnika Danijela
[4] Prednja vilica Marzocchi promjera 35 mm
[5] Zadnji amortizeri su također iz radionice Marzocchi
[6] Lančanik je racing izvedbe od ergala
[7] Poluga mjenjača Tarrozi sistemom osovine i unibola prebačena je s za ono vrijeme uobičajne desne na lijevu stranu
[8] Usisnici za hlađenje prednjih bubanj kočnica impresivnog izgleda

Aermacchija dobivaju novi sjaj. Od zanimljivih stvari nabrojat ćemo: kompletna mjenjačka kutija ručni je rad s poliranim zupčanicima. Prvo montiranje na agregat nije pokazalo dobre rezultate, pa je ponovo sve rastavljeno i doradivano, da bi sada radio poput švicarskog sata.

Obzirom da je agregat napravljen kombiniranjem različitih dijelova, novi vlasnik je odlučio sve dovesti u prvobitno stanje. Obzirom da originalni klip agregata nije uspio pronaći, odlučio se za izradu novoga prema tvorničkim specifikacijama. Takav zadatak povjeren je maloj radionici u Italiji specijaliziranoj za izradu klipova. Klip je napravljen tehnikom lijevanja, no radionica zbog nedostataka informacija nije željela ići u daljnju obradu, pa je vlasnik sam prionuo glodanju i završnoj obradi.

Poput brušenja dragulja trajala je 4 tjedna obrada centriranja i skidanja težine, da bi posao bio kvalitetno napravljen. Nakon završetka radova na agregatu na red dolazi okvir koji je pažljivo obnovljen i pojačan dodatnim varovima po uzoru na natjecateljske modele istog motocikla. Još jedna stvar koja otkriva totalni trkački karakter modela je i spremnik



goriva izrađen od plastike. Onaj originalni je, nažalost, od dugog stajanja postao neupotrebljiv, no izvrsno je poslužio kao izvorik za izradu kalupa novog, također plastičnog spremnika goriva. Zadnja vilica pretrpjela je temeljitu kontrolu ,uključujući pojačavanje varova, skidanje stare boje i promjenu ležajeva.

Prednje klasično ogibljenje koristi štapove debljine 35 mm koji prema riječima vlasnika odlično obavljaju posao kombinirajući ulje i opruge, bez mogućnosti dodatnog podešavanja, a iste potpisuje poznati Ceriali. Njihova restauracija uključivala je promjenu spiralnih opruga, te čišćenje, ravnanje i poliranje štapova, sve u svrhu besprijekornog funkcioniranja

i izgleda. Spomenimo još da vilice pridržavaju aluminijski "mostovi", također Ceriali. Za odlično zaustavljanje brinu se kočnice tvrtke Oldani promjera 230 mm, koje za današnju ocjenu kočenja zaslužuju palac gore. Iako su to ipak zastarjele kočnice bubanj koncepcije, na pritisak ručice događa se neočekivano dobra reakcija za koju je zaslužna takozvana "pakna za 4 ključa". Pojednostavljeno rečeno, kočione obloge šire se na 4 mjesta osiguravajući odlično zaustavljanje



zbog kojeg se i neki današnji motori mogu postidjeti. Obzirom da je na motoru sve s potpisom, tako se i naplatci šepure imenom Borrani, danas mnogima nepoznatog proizvođača, no proizvodio je "felge" za kojima se itekako uzdisalo i o njima maštalo. Za izradu felgi korišten je aluminij. Prednji kotač dimenzija 2.50 obrblila je guma dimenzija 90x90x18, a zadnji također 18, ali širine 120x80. Zadnji, pogonski, okreće se zahvaljujući lancu i mjenjačkoj kutiji s 5 brzina, gdje se zupčanci sjaje ispolirani radi lakšeg, bržeg i mekšeg mijenjanja stupnjeva prijenosa.

Pored standardnog prijenosa na usluzi čeka cijela vojska različitih nazubljenih kotačića za odabir omjera prijenosa prema želji. Noviji modeli "getriba" bili su tehnološki još napredniji, tako da se mjenjač sastojao od modula ili kazeta gdje se cijeli prijenos po želji mogao promijeniti za vrlo kratko vrijeme. Još jedna neobična stvar na motoru je i mala poluga pokraj lijeve ručke upravljača, kojom se u toku vožnje mogao podešavati kut paljenja, čime je dobar vozač i poznavatelj rada agregata izvlačio maksimum njegovog potencijala. Nesvakidašnje je i poluga mjenjača na desnoj strani motocikla, što je naknadno prema želji vlasnika prebačeno na uobičajenu lijevu stranu. Ispušne cijevi su, naravno, ručno rađene prema originalnom uzorku, dok je korišten materijal ipak plemenite sorte. Za hranjenje agregata gorivom vlasnik na raspolaganju ima po potrebi dva rasplinjača istog talijanskog proizvođača Dell'orto. Jedan je za svakodnevnu, cestovnu upotrebu, membranske kon-

strukcije, promjera grla 30 mm, dok onaj drugi samom svojom oznakom SSI označava otvoreni rasplinjač trkačkog karaktera, također promjera 30. Dobro nahranjen gorivom postizao je brzinu od dobrih 185 km na sat.

Prema saznanjima iz bogate arhive o tome motociklu prenosimo da je to uistinu motocikl koji je ranih 60-tih godina prošlog stoljeća bilo nešto najbolje što se za novac moglo kupiti. Dva pobjednička vijenca sa utrke na otoku Man i nebrojeno osvojenih prvih mjesta govori u prilog o zaista izuzetnom natjecateljskom motociklu. Svi oni koji su redovito posjećivali utrke za Prvenstvo Hrvatske unazad nekoliko godina mogli su primijetiti opisani model kako se ponovno šepuri gdje mu najviše odgovara, a to je motoarena, u borbi za pobjedničko postolje. Cjelokupna težina od 100 kilograma, zavidna ciklistika uz vrlo dobre kočnice i sve skupa katapultirano sa 30 konja snage pri visokih 9.500 okretaja osiguravaju neopisiv užitak u vožnji i nerijetko pobjednički podij.

Upravo stoga što je to zaista bezvremenski motocikl potražnja za originalnim primjercima je poput traženja vode u pustinji, jer i kada se dogodi čudo da se pojedini primjerak prodaje, od cijene "boli glava". Replike su izrađene perfektno i za njihovu izradu

korišteni su današnji materijali, mnogo kvalitetniji od originala, no bez karizme koju imaju samo prava zlatna krila.

"Život bez Aermacchija mi je nezamisliv" - završne su riječi vlasnika motocikla koji nam je strpljivo ispričao ovaj zanimljiv životopis stvoren na zlatnim krilima Aermacchija. ■

Natjecateljski brojčak okretaja marke Veglia Competizione



Radi jednostavnosti podešavanja stavljen je Dell'Orto



Aeronautica Macchi

● Ala d'oro ili u prijevodu zlatna krila vode nas na početak prošlog stoljeća i ne toliko daleko od naših krajeva, točnije u malom talijanskom provincijskom gradiću Varese, nekoliko kilometara udaljen od švicarske granice. Povijest govori da je 1912. godine gospodin Giulio Macchi osnovao tvrtku koja je izradila tada vrlo popularne hidroavione i ubrzo postala centar talijanske zrakoplovne industrije. Prvobitno ime Nieuport-Macchi mijenja u ime Aeronautica Macchi nedugo poslije prvog svjetskog rata, kada i počinje rast kompanije, da bi poslije tvrtka definitivno uzela naziv Aermacchi. I tu počinje epidemija sa dijagnozom "brzina i natjecanje". Naime, iz tvorničkih hala na svijetlo dana izlaze hidroavioni prvenstveno napravljeni za lov na brzinske rekorde.

Legendarna serija Schneider Trophy aviona s plovcima davne 1934. godine postavlja rekord od 708 km/h. Ubrzo tvornica počinje proširivati proizvodnju i odlučuje se za konstruiranje i proizvodnju za to vrijeme popularnih trokoračnih kamiončića. Krajem četrdesetih godina istog stoljeća bljesak motoindustrije ne zaobilazi Italiju i tvornica Aermacchi proizvodnju malih teretnih trokoračica zamjenjuje proizvodnjom laganih motocikala. Cilj je proizvodnja laganih, kvalitetnih i atraktivnih modela. Obzirom da Aermacchi nema iskustva u proizvodnji motorkorača, vodstvo tvornice odlučuje se za iskusnog Lino Tontia, uspješnog inženjera iz Bennelija. Tontijevo bogato iskustvo iz zrakoplovne industrije zajedno s prijašnjim znanjem iz Bennelija rezultira prvim malim dvotaktnim motorčićem zapremine 123 ccm.

Prodaja istog bilježi odlične rezultate, motor svojim sjajnim performansama narednih godina dobiva mnoge nagrade, razvijaju se i rade novi modeli, a sve to postavlja jaki temelj za daljnji napredak Aermacchija. Posebna priča je suradnja s Harley-Davidsonom, gdje je glavnu ulogu u cijelom projektu igrao prvenstveno kapital, dok su Talijanima prepušteni mehanika i dizajn.

