

Iako su ovjes, gume i kočnice tada još bile na početku svog razvojnog puta, Meier je hrabro istiskao maksimum iz svog BMW-a i na poznatom krugu na Isle of Man vozio prosječnom brzinom od 143,7 km/h



Nakon što je godinu ranije morao odustati zbog kvara, Georg Meier je 1939. godine u svom drugom pokušaju osvojio Senior TT



Kada je Georg Meier upravljajući BMW-om RS 500 opremljenim mehaničkim kompresorom 1939. godine odnio pobjedu na Isle of Manu, on nije samo prekinuo Nortonovu dominaciju i razbio famu o nepobjedivosti britanskih vozača, nego je i u samo praskozorje Drugog svjetskog rata zorno prikazao snagu njemačke mašinerije

Der Kompressor

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ

U vrijeme kadasesjena Drugog svjetskog rata opako nadvila nad Europu, samo nekoliko tjedana prije nego li će tenkovi pregaziti Poljsku, njemačka je tehnologija svoju superiornost dokazivala na slavnoj TT utrci na Isle of Man. Već je godinama prije toga njemačka sportska ofenziva nagovještala dolazak one vojne i u tom je smislu pobjeda BMW-a i Georga Meirea na malom otočiću u Irskom moru imala strašnu simboliku. Osim toga, time je prekinuta sjajna era u kojoj su tom tada već iznimno slavnom utrkom dominirali britanski vozači, ali i britanska mehanika, prvenstveno

kroz tvрку Norton, koja je obilježila tridesete godine.

Niz od četiri Nortonove uzastopne pobjede u najprestižnijoj klasi Senior TT uspio je 1935. godine nakratko prekinuti njihov čovjek i pobjednik iz 1932. i 1933. Stanley Woods, koji je 1935. slavno dobitno prešao na Moto Guzzi. Sljedeće tri godine Norton ponovo odnosi pobjede, iako se Woods i dalje svojski trudio da im pomrsi račune, te je za upravljajem Velocettea osvojio tri uzastupna druga mjesta.

Kada se u moru Nortona i Velocettea 1937. godine na šesto

mjesto probio i jedan BMW u rukama Jocka Westa, nekadašnjeg vozača Triumpha, nitko nije znao da dolazi sila s kojom treba računati. Sam BMW se proizvodnjom motocikala počeo baviti dvadesetih godina i u to je rano doba motociklizma smatran proizvođačem kvalitetnih, ali i skupocjenih modela, koji su često bili bazirani na uporabi bokser motora i kardanskog završnog prijenosa.

Znanje potrebno za nastanak slavno dobitnog natjecateljskog modela RS 500 pokretnog agregatom Typ 255 počelo se prikupljati kasnih dvadesetih godina, kada su BMW-ovi motocikli opremljeni mehaničkim kompresorom postali vlasnici nekolicine svjetskih brzinskih rekorda, a nekako u to vrijeme započelo je i skupljanje iskustva na kružnim stazama. U početku

je korištenje kompresora uzrokovalo ozbiljne mehaničke probleme, no 1935.

je predstavljena druga generacija takvih natjecateljskih motocikala, koji su dvije godine kasnije dodatno unaprijeđeni dodavanjem stražnjeg ovjesa. Austrijanac Karl Gall i Nijemac Georg Meier, dotadašnji off-road vozač, sa RS-om

su počeli pobjeđivati na Grand Prix utrkama, te su se 1938. pridružili britanskom vozaču Jocku Westu u nastojanju da BMW-u donesu pobjedu na slavnoj TT utrci na Isle Of Man.

Iako je West osvajanjem 5. mjesta popravio svoj prošlogodišnji rezultat, ta se 1938. godina nije pokazala posebno uspješnom za BMW, budući se Gall teško ozlijedio još na treningu, dok je Meier morao odustati u prvom krugu. No, BMW je tom prilikom ostavio svoj trag, te je postao ozbiljna prijetnja i omraženi favorit za pobjedu 1939. godine, to više što je Norton zbog svog angažmana u vojnoj industriji na start poslao prošlogodišnje modele. Takav je Norton - jednako kao i također jednocilindrični Velocette - već u



Dvocilindrični bokser oznake Typ 255 imao je dvije bregaste osovine u svakoj glavi, te je bio opremljen mehaničkim kompresorom, zahvaljujući kojem je raspolagao s čak 60 KS pri tada iznimno visokih 7.000 okr/min



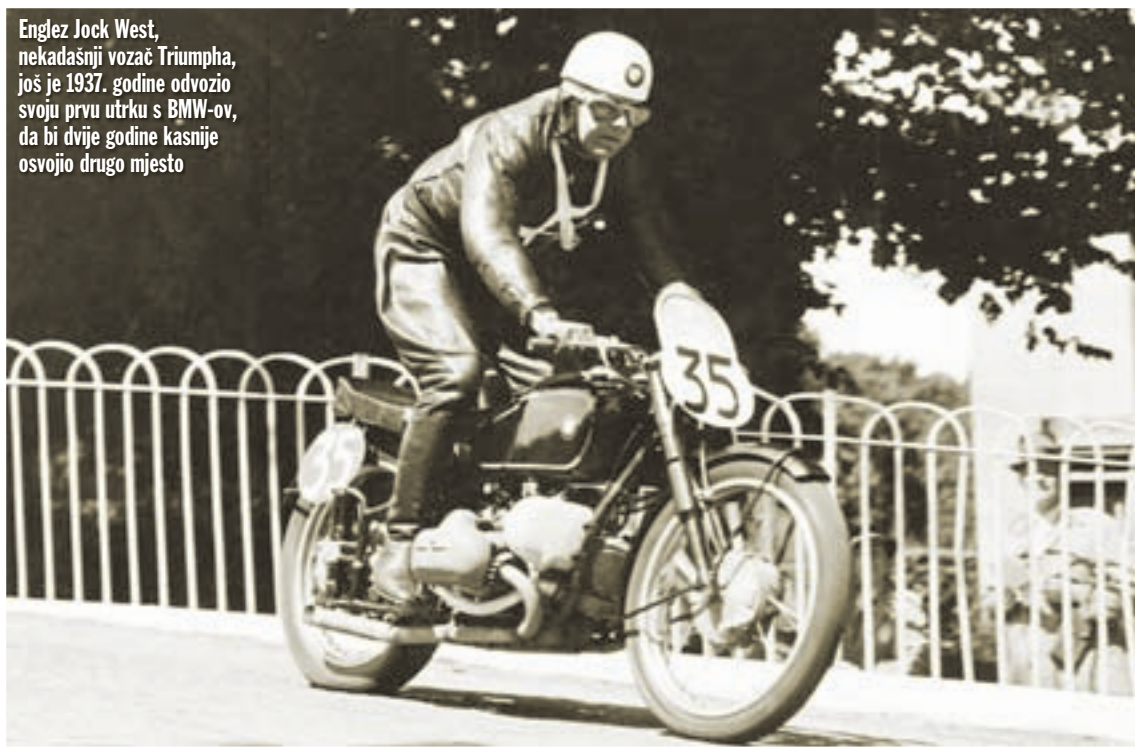
Osim snažnog agregata opremljenog kompresorom, BMW RS 500 je posjedovao i tada ekskluzivan cjevasti okvir, kao i stražnji ovjes

startu bio ozbiljno hendikepiran u odnosu na moćni BMW, kojeg je pogonio za ono vrijeme visokosofisticirani dvocilindrični bokser. Opremljen dvostrukim bregastim osovina u svakoj glavi, koje je pokretalo bočno smješteno vratilo, BMW-ov je agregat iz svoje zapremine od 492 ccm i uz pomoć mehaničkog kompresora istiskivao 60 KS pri 7.000 okr/min. Bilo je to dovoljno da s vozačem zalegnutim na spremnik goriva samo 138 kg težak RS 500 dohvati više od 220 km/h, što je za ono doba - posebno ako uzmemo u obzir kvalitetu ovjesa, guma, kočnica i zaštitne opreme - zapravo predstavljalo zastrašujuću brzinu.

Vjerojatno svjesni da se radi o posljednjoj prilici za pobjedu prije velike kataklizme, BMW-ov se trkački odjel 1939. godine maksimalno ozbiljno posvetio tom projektu, te su dva tjedna prije utrke trojica tvorničkih vozača počela marljivo trenirati na samoj stazi. Gall je - jednako kao i prije godinu dana - teško nastradao još za vrijeme treninga, no ovaj je put pad prilikom skoka preko Ballaugh Bridgea ostavio doista teške posljedice, te je austrijski vozač umro 11 dana kasnije. Iako opterećeni tom mišlju, Meier i West su tri dana kasnije ipak nastupili, te su odvezili odličnu utrku u kojoj je Meier vodio od početka do kraja. Na šezdesetak kilometara dugoj stazi koja se probija kroz pejzaže i sela tog otoka Meier je uz dva nadolijevanja goriva bez ikakvog problema za 2 sata i 57 minuta odvezio svih 7 krugova, vozeći pritom prosječnom brzinom od 143,7 km/h.

Slavlje BMW-a je sa zaostatkom nešto većim od 2 minute upotpunio i Jock West osvajanjem drugog mjesta, dok je Britancima preostao dvoboj za treće mjesto, u kojem je Frith na Nortonu bio samo 6 sekundi brži od Woodsa na Velocetteu. Nepuna tri mjeseca kasnije njemački su ten-

Englez Jock West, nekadašnji vozač Triumpha, još je 1937. godine odvezio svoju prvu utrku s BMW-ov, da bi dvije godine kasnije osvojio drugo mjesto



kovi nahrupili na Poljsku, čime je na gotovo cijelo desetljeće prekinuta tradicija održavanja TT utrka na Isle of Man, ali i natjecateljska karijera BMW-a RS 500.

Pa ipak, Meier je za vrijeme rata uspješno skrivao svoj motocikl u štaglju, tako da je od 1948. do 1950. godine ponovo nastavio s pobjedama, ovaj put u nacionalnom prvenstvu. Tijekom tih poratnih godina, preostali su BMW RS 500 modeli uglavnom bili preradivani u privatnom aranžmanu, da bi onda nakon 1950. godine, kada je njemačkim vozačima ponovo dozvoljen izlazak na međunarodnu scenu, s njih uglavnom bili poskidani kompresori, kako bi motocikli bili u skladu s novim pravilima. Sve je to značilo da praktično nijedan od tih motocikala nije dočekao kraj svoje natjecateljske karijere u originalnom stanju, što vrijedi čak i za model koji je ponosno izložen u BMW-ov muzeju.

Vjeruje se da je jedan od najočuvanijih, odnosno najbolje restauriranih primjeraka ovog motocikla u vlasništvu slavnog Johna Surteesa, jedinog čovjeka koji je bio svjetski prvak u GP-u i Formuli 1. Surtees je i sam bio pasionirani obožavatelj te cestovne utrke, te je kasnih 50-tih godina u različitim klasama nanizao 6 pobjeda, od toga tri uzastopne na Senior

TT-u, da bi nakon vozačkog umirovljenja u ranim 80-tim godinama nabavio jedan BMW RS 500, rastavio ga i počeo ga ponovo sastavljati u skladu s originalnim nacrtima. No, nije sve stalo na tome. Surtees se godinama redovito natjecao u utrkama klasičnih motocikala, te je tako ponovo oživio pobjednički duh predratnog BMW-ova kompresora. ■

SERIJSKI MOTOCIKLI

U očekivanju rata

RS 500 bio je strogo natjecateljski motocikl, no na marginama njegova razvoja BMW je 1937. godine na tržište izbacio i dva modela namijenjena običnim smrtnicima, barem onima s malo dubljim džepom. Za razliku od RS-a, modeli R5 i R6 nisu imali stražnji ovjes, niti su bili opremljeni kompresorom, no ipak se radilo o naprednim motociklima za ono vrijeme. Tada je, primjerice, još bilo uobičajeno da se stupnjevi prijenosa mijenjaju rukom, dok je kod modela R5 i R6 ručna poluga bila samo rezerva, budući se svaka od četiri brzine mogla odabrati nogom. Oba su modela počivala na tada iznimno modernom cjevastom čeličnom okviru, međuosovinski razmak je iznosio 1.400 mm, a na prednjem i stražnjem kotaču imali su bubnjeve promjera 200 mm, te gume dimenzija 3,5x19.

Za pokretanje su bili zaduženi zrakom hlađeni četverotaktni dvocilindrični pogonski agregati bokser izvedbe, koji su kod modela R5 brojali 492, a kod modela R6 598 ccm. Iako deficitaran po pitanju zapremine, R5 je zapravo bio sportskiji model, o čemu su svjedočile tzv. kvadratne dimenzije cilindra (provrt i hod iznosili su 68 mm), naprednije izvedbe Amalovih rasplinjača, te viši stupanj kompresije (6,7:1 u odnosu na 6:1 kod R6). Takav je R5 razvijao 24 KS pri 5.500 okr/min, koje su njegovih 1,65 kg (s punim spremnikom goriva zapremine 15 litara) dotjerale do 140 km/h, što je bilo za 15 km/h brže od 10 kg težeg modela R6, koji je raspolagao s 18 KS pri 4.500 okr/min.

Oba su modela bila u ponudi samo 1937. godine, budući su već iduće godine na tržište izašli modeli oznake R51 i R61, koji su se od svojih prethodnika razlikovali po ugradnji stražnjeg ovjesa. Iste je godine predstavljen i model R66, koji je koristio isti agregat kao i R6 i R61, ali je imao viši stupanj kompresije i bolji rasplinjač, tako da je razvijao 30 KS pri 5.700 okr/min. Početkom 40-tih godina BMW svoju proizvodnju sasvim presumerava u servisiranje ratnih potreba,

tako da sa proizvodnih traka silaze vojne inačice modela R61 i R75, sa ili bez bočne prikolice. Godine 1941. Model R75 dobiva pogon i na kotaču prikolice, a zanimljivo je da je taj motocikl imao čak 10 brzina: 4 sporohodne, 4 brzohodne i 2 hoda unatrag. ■

BMW R5 je bio u ponudi samo 1937. godine



Georga Meiera se u poznim godina moglo vidjeti na njegovom pobjedničkom motociklu