

Umberto Todero & Moto Guzzi 350 Corsa

>>> povijest

Konstruktor
Umberto Todero
i prvi od 200
primjeraka
replike Moto
Guzzija 350

Poslije pobjede
Dickie Dalea 1955 g.
u Monzi oduševljeni
mehaničari na čelu s
konstruktorom
Umbertom Toderom
(u bijeloj košulji)
slave pobjedu



Krilo

Guzzijevo orla

Ova je priča mala paralela o tvorcu - projektantu i njegovom djelu koje se, neobičnom odlukom, ponovno rodilo nakon 40 godina. No, najzanimljivije je to što je uspješni natjecateljski model 350 replicirao sam njegov autor

PIŠE: MIRO BARIĆ

Pedesetih godina prošlog stoljeća Umberto Todero ušao je u povijest: čovjek koji se odmah po dobivanju inženjerske diplome zaposlio u rodnom Mandellu, slikovitom mjestu na jezeru Lario u podnožju Alpa, poznatom kao prijestolnica Moto Guzzija, tvorac je jednog od najuspješnijih trkačkih motocikala u povijesti. Moto Guzzi 350 osvojio je čak osam naslova prvaka svijeta s najpoznatijim pilotima tog vremena poput Kawanagha, Andersona, Mandolinija, Dalea, Lorenzettija ili Lomasa.

Kako je kuća Moto Guzzi već imala veliko i vrlo uspješno iskustvo s jednocilindričnim, zrakom hlađenim motorima od 250

ccm - postavljenima horizontalno u okvir - početkom 50.-ih se koncentrirala na klasu 350 ccm.

Do te odluke je došlo iz nekoliko razloga. Prvi je bio velika popularnost motocikala zapremine 350 ccm, a drugi je bio rivalske prirode. Naime, u to doba klasom su apsolutno dominirale tvrtke poput njemačkog NSU-a, "Rennsporta" i engleskog AJS-a "Porcupinea". Bilo je, dakako, i drugih vrlo uspješnih konkurenata, no ovo su bili najpoznatiji.

U tehničkom smislu tadašnji su motocikli bili iznimno avangardni, a mnoga su rješenja najprije uspješno konstruirana, a poslije uspješno kopirana. Takvu su igru međusobno „igrali“ prije svega Velika Britanija i Italija, ali u smislu tehničke napred-

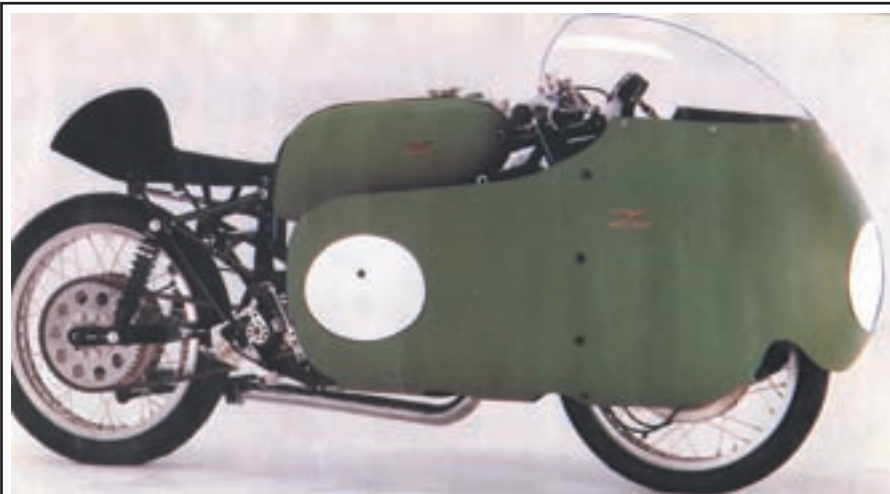
nosti ništa nije zaostajala ni Njemačka, koja je uvijek briljirala domišljatim izvedbama već viđenog, raznim patentima i slično. U to doba, a radi se o periodu između 1950. i 1960. godine, natjecali su se uglavnom motocikli četverotaktne tehnologije. Motori su bili jednostavni, no ipak rafinirani, robusni i prepuni prekrasnih tehničkih elemenata i detalja gotovo umjetničke vrijednosti. Upravo u tome je i ključ uspjeha osmerostrukog svjetskog prvaka: u jednostavnosti i funkcionalnosti svakog, pa i najmanjeg - gotovo "nevažnog" - elementa. Broj elemenata je izuzetno malen, što motor čini lakšim, iako na prvi pogled djeluje suprotno.

Replika ništa ne zaostaje za originalom: dvoventilska tehnika briljantno je izvedena, jednako kao i transmisijski mehani-

Bill Lomas, engleski pilot, u apsolutnoj dominaciji 1956. usred Italije, u Monzi. Još su uvijek natjecateljski motocikli bili opremljeni aerodinamičnim oplatama tipa "zvono"

Vrlo jednostavan i grub, ali rafiniran motor s dvije bregaste osovine u glavi, dva ventila i ogromnim vertikalnim rasplinjačem





TEHNIČKI PODACI Moto Guzzi 350 Corsa

Motor: monocilindrični, četverotaktni, horizontalno uzdužno postavljen. **Promjer x hod:** 80 x 69,5 mm. **Obujam:** 349,35 ccm. **Odnos kompresije:** 12,5 : 1. **Razvod:** dvije bregaste osovine i 2 ventila (41 mm usis i 36 mm ispuh). **Hlađenje:** zračno. **Paljenje:** baterisko sa po dvije bobine i parom platina te dvije sviječice. **Napajanje:** rasplinjač Dell'Orto 40. **Podmazivanje:** suhi karter, mehanička uljna pumpa, kapacitet ulja 4 l. **Spojka:** višela-melasta suha spojka. **Mjenjač:** 5 brzina. **Okvir:** dvostruka cijevna traverza s osnovnom trokutastom konstrukcijom Crom-molibden 25/4 cijevi. **Ovjes:** sprijeda Earles vilica s parom hidrauličnih amortizera, hoda 100 mm; straga oscilirajuća vilica s parom hidrauličnih amortizera, hod 80 mm. **Gume:** prednja 2,75-19, stražnja 3,00-19. **Kočnice:** centralni bubanj promjera 220mm, centralni bubanj promjera 200mm. **Dimenzije (u mm) i težina:** duljina 2.200, osovinski razmak 1.440, težina 133 kg, kut prednje vilice 26,5, predtrag 55,5. **Deklarirano:** snaga - 33 ks (24,26 kW). **Spremnik goriva:** 21 l. **Maksimalna brzina:** 225 km/h

Moderna izvedba Moto Guzzija 350 Replica vrijedna 45.000 eura koja je proizvedena u svega 200 primjeraka. Mnoge su stvari radi autentičnosti morale biti rađene kao nekada - ručno, zanatski. Aerodinamični oklop tipa "zvono" izrađen je od 1,25 mm debelog aluminijskog lima koji je ručno "istućen", kao i spremnik goriva. Ogromno pleksi-staklo u potpunosti je skrivalo vozača

zam. Svi ostali elementi su izvedeni po originalu i ne razlikuju se ni u jednom segmentu.

Dijelovi koji se lijevaju također su - kao nekada - lijevani u pijesku, osim kartera koji je lijevan vakuum tehnologijom u elektronu. Istom su tehnologijom napravljeni i poklopci motora.

U repliciranju slavnog motocikla pomogle su i mnoge kooperantske tvrtke. Tako je rasplinjač napravio "Dell'orto", amortizeri su rad tvrtke "Koni", dok se za elektro-instalacije pobrinuo "CEV", koji je Moto Guzzi snabdijevao istom opremom i prije pola stoljeća.

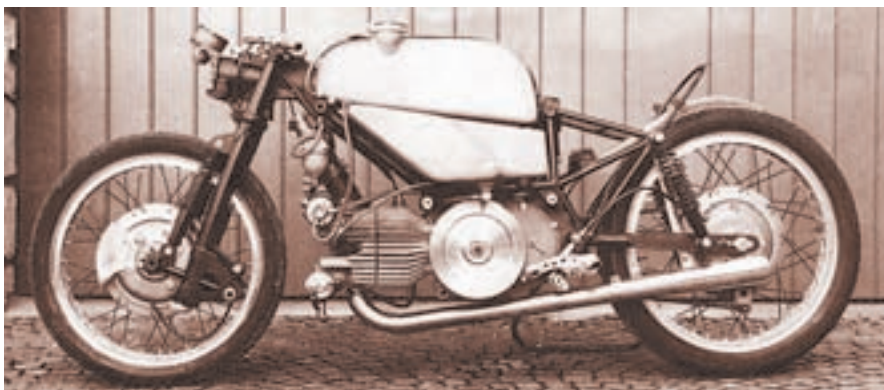
Sve ostalo je proizvedeno u matičnoj kući. Angažirani su bili i svi radnici koji su i nekada radili na tom projektu i koji su, iako mahom penzioneri, htjeli i mogli pomoći. Zanimljivo je spomenuti da su svi aerodinamični oklopi, kao i spremnici za gorivo i ulje, ručno rađeni od tankog aluminijskog lima. Samo za oklop dvojici radnika je potrebno čak sedam dana rada!

Na probnom stolu, poslije tzv. hladnog uhodavanja, motor se pokreće bez vlasti-

tog pogona i radi tri sata pod različitim režimima. Na probnom stolu izmjerena je snaga od 30 kW, što je tek neznatno više nego na modelu prije 45 godina. Umberto Todero zadovoljan je ovom replikom koja je posebno zainteresirala nostalgичne kupce nešto dubljeg džepa. „Rijetko se u životu dešava da vam se posreći i da radi-

te upravo ono što vam se sviđa" - kaže Todero -, a meni se dogodilo upravo to. Moto Guzzi 350/56 je sjajan motor!"

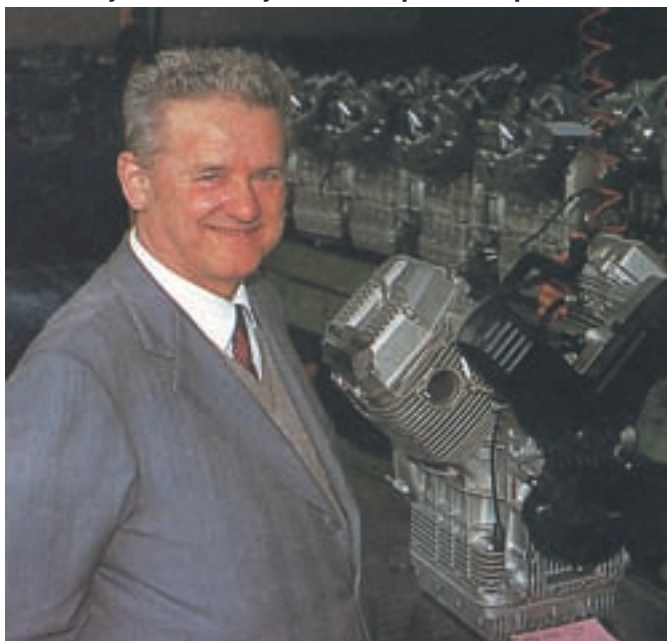
Nakon što je proizveden, svaki je motocikl prodan unaprijed znanom kupcu, a na pozlaćenju pločici blistat će ime ponosnog vlasnika. Naravno, svih 200 primjeraka je već prodano. ■



Originalni primjerak Moto Guzzija 350/57 SA s povećanim spremnikom goriva zapremine 21 l. + 14 l. To je TT model za autonomiju od 484 km. Također je evidentan vanjski zamašnjak i položaj rasplinjača, te prednja Earles oscilirajuća vilica. Cijeli motocikl odiše jednostavnošću i robusnošću: Niti jedan element nije suvišan niti previše kompliciran



Čak i na ovom eksplozivnom crtežu vidi se jednostavnost agregata od 350 ccm. Nešto kasnije po istom sistemu producirali su se i modeli od 500 ccm



Umberto Todero pozira pored Guzzijeve pokretne vrpce. Najzaslužniji je inženjer Moto Guzzijeve produkcije posljednjih 40-ak godina i glavni nositelj opisanog projekta