

# MGC



## Motocikli z emblemom štorklje

Avtor: Marko Pislak

Francosko podjetje MGC (Marcel Guiguet et Cie) je leta 1928 ustanovil Marcel Guiguet skupaj z bratom Josephom Guigueto. Preden je ustanovil lastno podjetje za izdelavo motociklov, je bil Marcel Guiguet zaposlen v avtomobilskem podjetju Hispano-Suiza, ki je izdelovalo za tisti čas zelo prestižne in drage avtomobile, kar je zelo vplivalo na njegovo nadaljnje delo. Navduševal



Prototip motocikla MGC iz leta 1928 z značilnim okvirjem in 350 kubičnim MAG agregatom

se je tudi nad letali in nasploh nad njihovo tehnologijo, kar se je odražalo v njegovem delu. Navajen odličnosti avtomobilov Hispano-Suiza se je odločil, da bo prenesel to v svet motociklov in izdelal motocikel, ki bo predstavljal višek tehnološke dovršenosti, tako rekoč popoln motocikel. Od znamke Hispano-Suiza je prevzel tudi zaščitni znak, in sicer štorkljo. Poleg tega, da je bila štorklja večkrat upodobljena na motociklu, je bila sama oblika delov motocikla navdahnjena s podobo delov telesa štorklje. Izpuh je bil oblikovan kot štorkljina noga, rezervoar za gorivo kot štorkljin trup in trikotna škatla

MGC 500 iz leta 1929, slika iz originalnega prospekta.



za orodje na sprednjem blatniku kot štorkljin kljun. Prvi motocikli MGC so bili prvič javnosti predstavljeni leta 1929 na sejmu v Lyonu. Marcel Guiguet je bil pravi vizionar, saj je zelo hitro spoznal, da lahko z enim odlitkom nadomesti več komponent motociklističnega okvirja. Tako je v en odlitek združil okvir, rezervoar za gorivo ter v odlitek pod motorjem še oljni rezervoar. Leta 1929, ko je začel z proizvodnjo motociklov MGC, postopki litja še niso bili tako razviti kot dandanes, tako da so se na začetku borili s poroznostjo odlitkov, razpokami, neenakomerno debelino sten in podobnimi napakami, ki se lahko zgodijo pri litju velikih votlih odlitkov. Za material okvirja je Marcel Guiguet izbral Alpax – aluminijevo zlitino, ki jo je izdelovala firma Lightalloys of London iz Londona – Velika Britanija. Ta zlitina je bila lažja in dražja kot sam aluminij, a trdnjša in primernejša za litje.

Prvi prototip (na sliki zgoraj) je imel 350 kubični švicarski MAG ohv agregat, serijski motocikli so se prodajali z 250 kubičnim JAP ohv motorjem, s 350 kubičnim CHAISE ohv motorjem ali z 500 kubičnim JAP ohv motorjem. Kasneje je bil dobavljiv še 600 kubični JAP ohv agregat, v primeru, da je bil motocikel opremljen z bočno prikolico (izdelana le dva).

Da pa ne bi motocikli MGC izstopali le zaradi okvirja, je Marcel Guiguet poskrbel še za določene tehnološke novosti, ki takrat še niso bile običajne. Tako so motocikli MGC imeli integralne zavore, kar pomeni, da je voznik, ne glede ali je zaviral s sprednjo ali zadnjo zavoro, vedno aktiviral obe. To je štiri desetletja kasneje uvedel na svojih motociklih tudi Moto Guzzi. Prav tako ni bilo običajno, da so sploh motocikli imeli na sprednjem kolesu zavoro, in sicer zelo učinkovit 7 col velik boben, kar je bilo v tistem obdobju precej. Motocikli MGC so imeli za tiste čase nevsakdanjo zbirko inštrumentov v samem okvirju nad rezervoarjem za gorivo. Tako je imel voznik pred očmi števec hitrosti, uro, merilnik goriva, ampermeter ter stikalo za luči. Vse ostale komponente motocikla, ki jih pri MGC niso sami izdelovali, pa so bile kvalitetne in preizkušene, kot sprednje vilice Brampton ali menjalniki Burman. Prav tako so bili vsi kabli in bovdeni speljani skozi okvir tako, da so se čim manj videli in so bili zaščiteni.



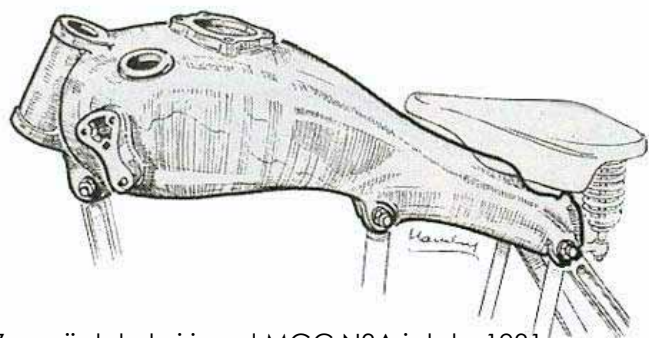
MGC 500 iz leta 1929



MGC N3A iz leta 1931

Motocikli MGC so bili takoj uspešni kot "motocikli za elito", a kljub temu je Marcel Guiguet nadaljeval z razvojem in leta 1931 predstavil nov model MGC N3A z novim, lepše oblikovanim zgornjim delom okvirja oziroma rezervoarjem za gorivo. Prav tako so lahko kupci pri modelu N3A sami določili, katere znamke naj bo agregat njihovega motocikla, saj izbira ni bila več omejena le na JAP in CHAISE agregate. S tem je podjetje MGC omogočilo svojim kupcem, da si popolnoma individualno skrojijo motocikel po svoji meri, kar je še samo dodatno utrdilo sloves znamke MGC.

lastnikov se je odločilo, da zamenja star model okvirja z novejšim in resnici na ljubo, res veliko lepšim. Vse komponente okvirja so bile izdelane iz aluminijeve zlitine Alpax, vendar sta to kazala le spodnji in zgornji del okvirja. Manjši deli pa so zato, ker so bili pobarvani, dajali vtis, da so železni. To je lepo vidno na naslednji sliki, na kateri je dirkalni MGC N3B z agregatom JAP 500 ohv. Zaradi čim manjše teže okvirja dirkalnih modelov so ostali vsi deli nepobarvani. Dirkalni modeli niso imeli akumulatorja, dinama, luči, odstranjena pa je bila tudi "armaturna plošča" z vsemi pripadajočimi merilniki vred.



Zgornji del okvirja od MGC N3A iz leta 1931

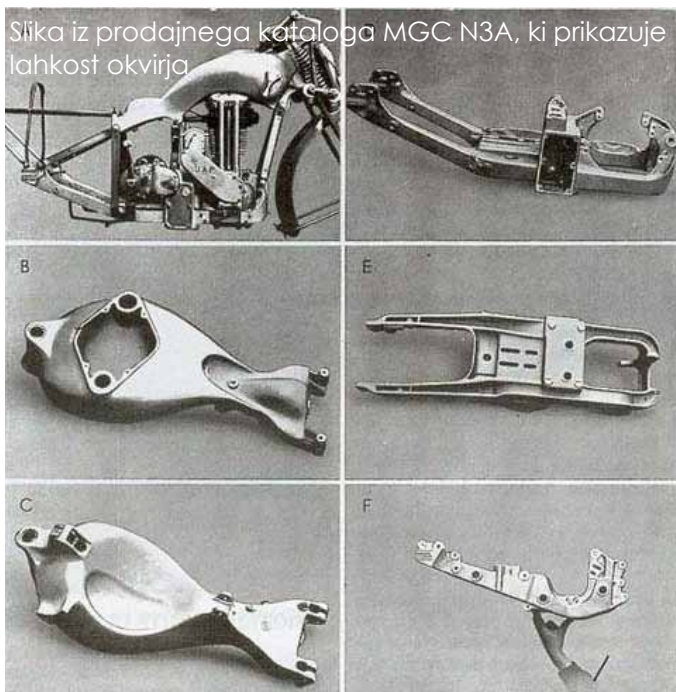


MGC N3B iz leta 1932 (vir: The Vintagent)

Da se ne bi lastniki starejših motociklov MGC s starejšim okvirjem, ki je imel bolj jajčasto oblikovan rezervoar, počutili ogoljufane zaradi novega, lepše oblikovanega okvirja, je Marcel Guiguet ponudil možnost menjave starega okvirja za novega, seveda z doplačilom. Tako je danes veliko težje najti model s starejšim okvirjem (prve tri slike), kajti veliko

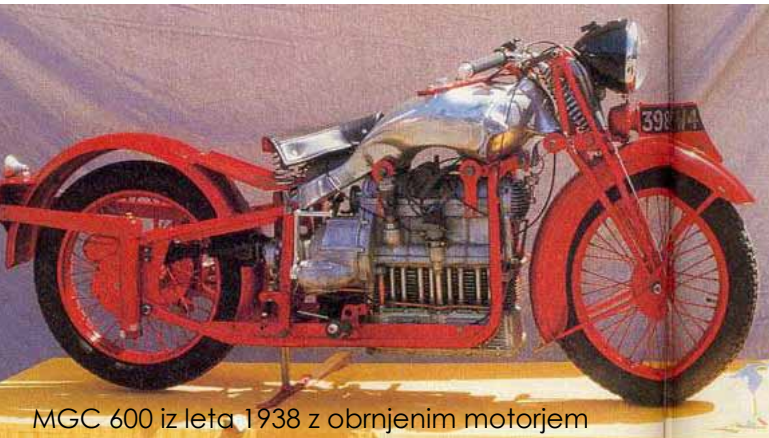
Marcel Guiguet je sam zastopal svojo firmo in nastopal na dirkah s svojim motociklom. Za svoj dirkalnik je uporabil okvir modela N3A, v katerega je vgradil 250 kubični JAP ohv agregat in štiri stopenjski Burman menjalnik z nožnim pretičnim vzvodom. Na sliki spodaj je lepo vidna sprememba načina menjave prestav, saj je mesto na okvirju, kjer je ponavadi bila pritrjena ročica za menjavanje prestav, prazno.

Slika iz prodajnega kataloga MGC N3A, ki prikazuje lahkost okvirja



MGC N3A z JAP 250 ohv agregatom, ki ga je Marcel Guiguet osebno uporabljal za dirke

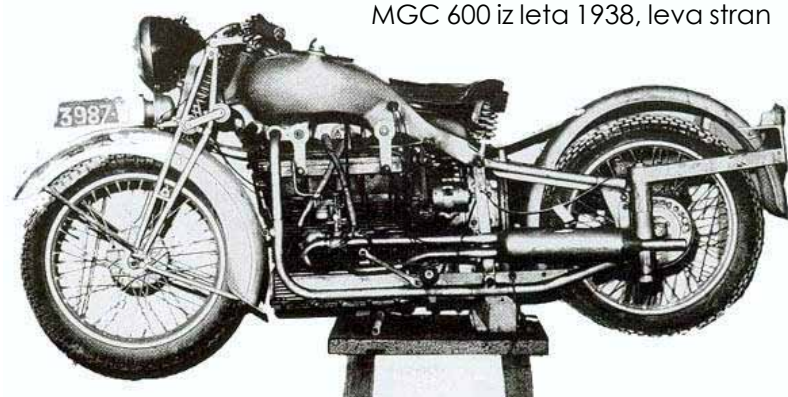
Trideseta leta, ko se je še vedno poznala prva svetovna finančna kriza, žal niso bila ravno pravi čas za tako napredne in elitne motocikle. Motocikle MGC so proizvajali do leta 1935, ko je podjetje zašlo v finančne težave. Prepri v družini Guiguet so še dodatno otežili delovanje podjetja. Iz že izdelanih delov so sestavljali motocikle še v letih 1936 in 1937. Vendar vse težave niso ubile inovatorskega duha v Marcelu Guiguetu. Ker je bilo v Evropi že slutiti prihajajočo vojno, je imel Marcel Guiguet v mislih izdelati 200 motociklov z bočno prikolico za potrebe francoske vojske. Seveda je tudi pri tem projektu stremel k popolnosti.



MGC 600 iz leta 1938 z obrnjenim motorjem

Motocikel, ki ga je imel v mislih, je moral zadostiti slovesu svojega konstruktorja. Tako je od svojih enovaljnih modelov prevzel zgornji odliti del okvirja, spodnji del je nadomestil z palično konstrukcijo, v katero je bil vpet 600 kubični štiri-valjni motor obrnjene konstrukcije (agregat take konstrukcije je bil uporabljen le še v dveh drugih motociklih, in sicer v motociklu Mondiale Touring iz leta 1928 – Belgija in motociklu Sevitime 400 iz leta 1939 – Francija). Sam agregat je bil pomanjšana kopija Renaultovega motorja Bengali za lahka letala. Bil je zračno hlajen z enim ali dvema uplinjačema. Glavna gred je bila zgoraj, glava motorja s stoječimi ventili je pa spodaj. Agregat je imel odmično gred v bloku motorja. Pokrov ventilov je hkrati služil za karter olja. Za povezavo glavne in odmične gredi je skrbela duplex veriga, kar je bilo nujno potrebno, saj je bil pogon menjalnika izveden na odmični gredi. Sam menjalnik je bil tri-stopenjski. Sekundarni prenos moči na zadnje kolo je bil izveden s kardansko gredjo. Moč, ki jo je dosegel, je bila okrog 30 konjskih moči pri 5000 vrtljajih, odvisno od verzije. Žal pa je sama zasnova agregata bila takšna, da se je vedno znova pregreval tretji cilinder, prav tako pa je bil zelo občutljiv na temperaturne razlike in je to povzročalo probleme pri vžiganju.

MGC 600 iz leta 1938, leva stran



Zaradi vseh teh problemov in spričo težke finančne situacije je Marcel Guiguet opustil projekt. Danes obstaja le še en MGC 600.

Po dosegljivih podatkih je bilo izdelanih vsega skupaj nekaj čez 250 MGC motociklov, vključno s prototipi. Dandanes naj bi jih obstajalo še okrog 30. Motocikli MGC so danes zelo cenjeni med zbiratelji in zelo redko se zgodi, da zamenjajo lastnika, če pa že, pa se to zgodi ponavadi med člani kluba lastnikov motociklov MGC.

Nenazadnje pa si je zaradi svojega posebnega okvirja eden izmed motociklov MGC zaslužil mesto na razstavi "Art of the Motorcycle" muzeja moderne umetnosti Guggenheim.

Škoda, da je tovarna MGC morala zapreti vrata, saj bi v bodočnosti verjetno presenetili s kakšno tehnološko posebnostjo.

Za vse, ki bi želeli zvedeti kaj več o motociklih MGC, dodajam nekaj povezav:

<http://sitalogo.ifrance.com/mgc/mgc.html>

<http://www.cybermotorcycle.com/euro/brands/mgc.htm>

<http://www.kunis.nl/bikesuk/index.html>

<http://thevintagent.blogspot.com/2008/08/1932-mgc-model-3b-101.html>

Posebej priporočam zadnjo povezavo na blog Paula d'Orléansa: The Vintagent. Paul d'Orléans je sam lastnik več starodobnih motociklov, kakor tudi poznavalec in sodnik na prestižni ameriški prireditvi "Legend of the Motorcycle Concours d'Elegance". Na več sto straneh je veliko napisanega o starodobnih motociklih, zgodovinskih dogodkih in osebah, kakor tudi o dogajanju na področju starodobnikov v ZDA.

MGC N3A na sliki iz kataloga iz leta 1933



"Armatura plošča" motocikla MGC iz leta 1929, še z prvotno obliko okvirja

