

Gorazd Kurent, OTC Škofljica

## *MOTO GUZZI 850 LE MANS I.*

obnova legendarnega Akrapovičevega motorja MOTO GUZZI 850 LE MANS

Moj prvi stik z Moto Guzzijem sega v leto 1982, ko smo se mulci večinoma vozili s Tomosi in MZji. Zgodil se je slučajno, v delavnici za Gospodarskim razstaviščem, kjer je bil parkiran Moto Guzzi 750 S3. Za razliko od ostalih motociklov, me je navdušila že sama oblika. Kompaktna, nizka linija s tremi disk zavorami in legendarnima valjema na V so postali skrita želja in sanje. Šele leta kasneje sem izvedel, da je bil to motor Nika Miheliča.

Nato je prišlo služenje vojaškega roka, ustvarjanje družine in vsega, kar gre poleg ter hkrati s tem popolna motoristična abstinenca.

Leta 2002 je prišel čas in obuditev starih spominov na prekrasna leta motoriranja. Potrebno je bilo nadaljevati prekinjeno začasno zgodbo. Želja po motorju je postala tako živa, da je prišlo do konkretiziranja starih skomin in spominov. Novi motor je bil lahko le Moto Guzzi. Začelo se je iskanje in že po nekaj mesecih sem izvedel za dve zanimivi prodaji. V Štepanjskem naselju se je prodajal Moto Guzzi 750 S3, v Črnučah pa Moto Guzzi Le Mans I., s katerim je nekoč dirkal Igor Akrapovič. Po ogledu obeh, sem se odločil za model 750 S3, ki je bil v boljšem stanju. V nekaj mesecih sem uspešno obnovil svoj prvi večji motor in mu povrnil ves sijaj in lepoto.



Ponosni Moto Guzzi 750 S3

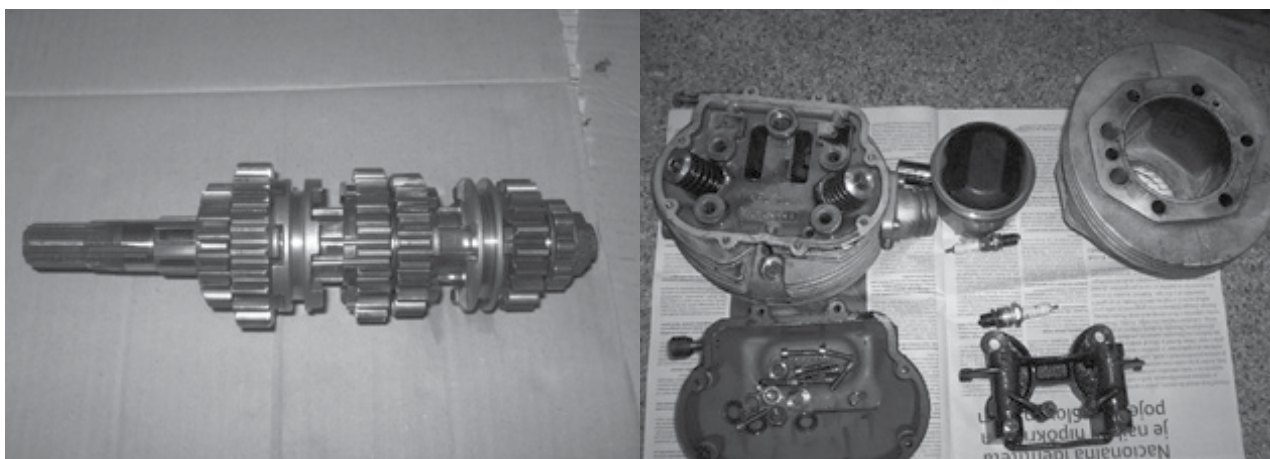
# Starodobnik

Ker pa eden ni nobeden, je prvemu lepotcu kmalu sledil nakup in obnova nemške dvotaktne 200 ccm Victorie letnik 1937. Moje misli in aktivnosti so bile za nekaj mesecev zaposlene z delom na pravem veteranu.

Leta 2008 se je ponovno pojavil oglas za prodajo enkrat že zapaženega rdečega dirkalnega Le Mansa. Kljub govoricam o izredno slabem stanju motorja (večkrat naj bi "zaribal"), sem se po ogledu odločil za nakup. Očitno sva si bila usojena. Motor ni bil vozen, že na pogled daleč od svoje slave. Od svojih slavnih dirkaških dni je brez resnega vzdrževanja in obnove zamenjal več lastnikov; bilo naj bi jih menda vsaj šest.

Motor je bil močno predelan in prirejen za dirkanje. Kako je zgledala frizura motorjev v osemdesetih letih sem sam doživel v živo med njegovo obnovo.

Povečana je bila vrtina in vgrajeni so bili 90 mm »špic« bati (1000 ccm). Predelana je bila kompletna glava in vgrajeni večji ventili, dodana druga vžigalna svečka, večji uplinjači (Delorto 40 namesto 36), prenos iz glavne gredi na odmično z aluminijastimi zobniki namesto originalne verige, vgrajena je bila dirkalna odmična gred, Boschev elektronski vžig, ki šteje vžige direktno iz vztrajnika (razdelilnik vžiga ni več potreben) in dodan vložek na karterju motorja za dodatno hlajenje olja. V menjalniku so vsi zobniki zamenjani z dirkalnimi, ozobljen je ravno namesto poševnega, posebna je bila enojna dirkalna sklopka.



V diferencialu je bil vgrajen zobniški par z daljšim prestavnim razmerjem ( večja končna hitrost). Zamenjane so bile tudi prednje vilice, zadnji amortizerji s takrat zelo dobrimi Marzocchijevimi in platišča iz lažje magnezijeve litine. Predelan je bil kompletni tovarniški, integralni zavorni sistem. Prednje zavorne čeljusti so zamenjale Brembove d'oro in ustreznim adapterjem.

Predelana pa je bila tudi oblika motorja; spredaj dodan oklep s štirioglato lučjo in zadaj tako imenovani kanu.





Nekaj estetskih popravkov bo posodobilo obliko

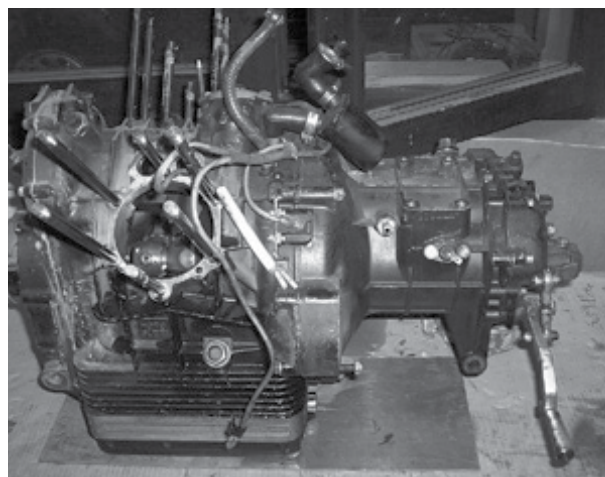
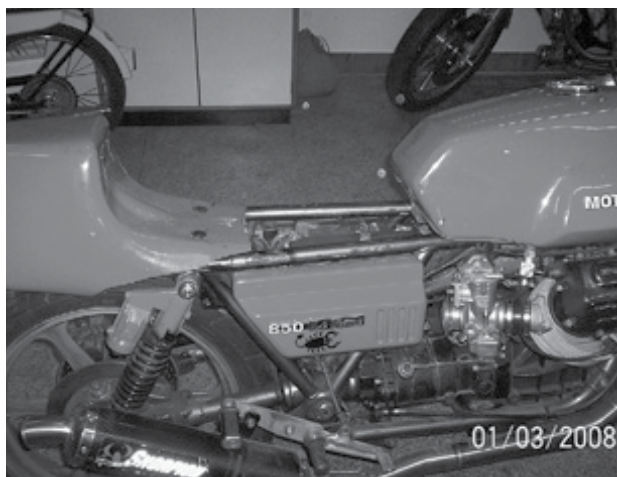
Motor je imel samo obratomer ter prvo in zadnjo luč (brez smerokazov). Po prihodu domov sva se z bratom takoj lotila njegovega oživljanja. Že po manjši korekturi električne napeljave je motor vžgal, vendar se je videlo in slišalo (ter tudi vonjalo), da je motor iztrošen. Jasno je bilo, da je potrebna kompletna obnova tako plastičnega oklepa, kot motorja in okvirja s podvozjem.



Pa je le zaropotal, kot se Le Mansu z Akrapovičevimi dušilci spodobi

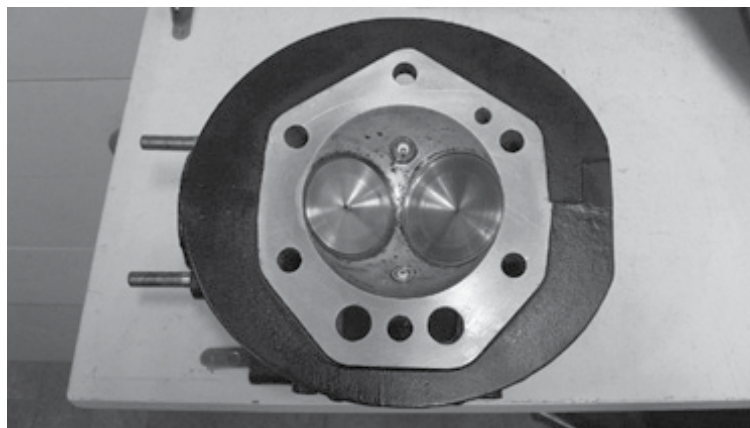


Motor je hitro izgubil svojo obliko. Prav vsak kos odmontirane plastike je bil potreben temeljite obnove. Za podroben pregled sta mi ostala le še motor in menjalnik. Ko sem razdril motor, se je potrdila resničnost govoric. Močno iztrošeni so bili ventili z vodili, glavna gred z ležaji, batni obročki, zobniki za prenos med glavno in odmično gredjo, oljna črpalka (v kateri je celo manjkal valjni ležaj, pa je še vedno delovala; tu se vidi robustnost Guzzijeve izdelave!) ter kompletna sklopka. Vsak del je kazal obrabo in leta garanja.



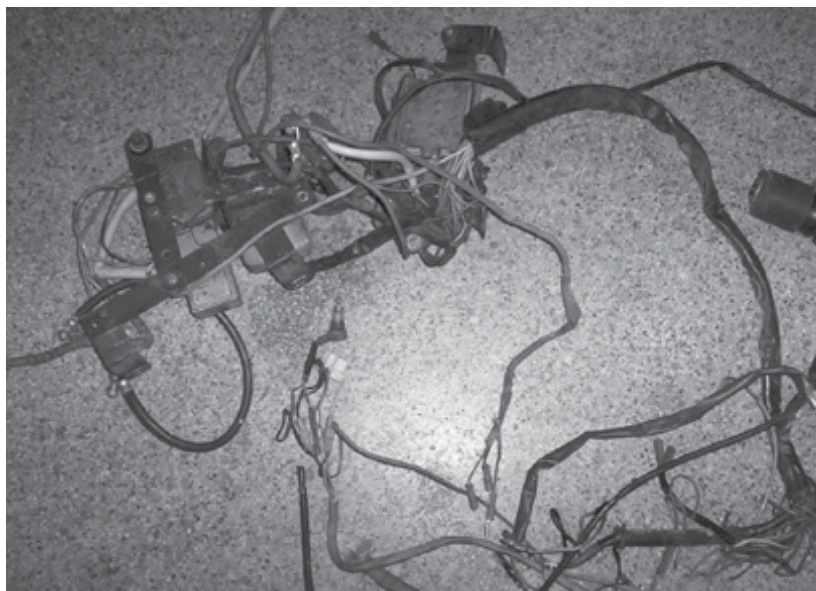
Na srečo sta menjalnik in diferencial narejena dovolj predimenzionirano, da je bilo potrebno tu zamenjati samo ležaje. Z obnovo sem začel, kot se spodobi, pri glavi z nadstandardno velikimi ventili. Sledil je natančen pregled in meritve vseh delov in koščkov motorja in kasnejša menjava obrabljenih z novimi. Potrebni novi material sem iskal po sejnih v Italiji ter naročal v Nemčiji, le batne obročke sem dobil v Avstriji. Največje probleme sem imel pri iskanju obročkov, ki jih danes res težko dobiš in ventilov ustreznih dimenzij. Na koncu sem jih dobil pri starem dirkaču Horvathu iz okolice Dunaja.

Glavo z vodili ter sedeže ventilov je obnovil Marko Koprivec pri Vrhniki. Ventile je poslal v neko tovarno ventilov v Nemčiji, da bi izdelali nove, vendar jim jih tehnološko ni uspelo izdelati kljub dveh poskusom.



Končana obdelava glave z nadstandardno velikimi ventili; sesalni 50mm, izpušni 47mm

Po posvetu z Milošem Vrtovcem, ki mi je svetoval, naj ventile in glavno gred obnovim s trdim kromanjem (Rendulič na Gorenjskem) je bil ta velik problem rešen. Kupil sem nova tesnila, ležaje, vzmeti ventilov, batne obročke in ostali drobni material.



Obnove je bila potrebna tudi celotna električna napeljava pri kateri se je izkazal moj brat Igor.

Dodal sem smerokaze in števec za hitrost. Kasneje pa še obvezna zamenjava zaganjača z novejšim modelom s planetniki, ker zaradi velike kompresije motorja originalni zaganjač ni bil povsem kos nalogi.

Vsi kovinski deli okvirja so peskani in pred klasičnim barvanjem zaščiteni s kataforezo.

Veliko časa sem porabil, da sem delno spremenil obliko prednjega oklepa (okrogla luč) in zadnjega kanuja s sedežem. Vse kose za barvanje je strokovno pobarval prijatelj Jaka potem, ko sem jih jaz predhodno pripravil za le-to.

Vsa potrebna tehnična navodila sem dobil iz tehničnega priročnika »Guzzilogija« in ostale literature za Le Mansa. Ker sem obnovo vzel kot hobi, sem zanjo porabil približno 1 leto.

Po obnovi sva se na prvo daljšo vožnjo odpeljala na legendarni Grobnik, kjer je nekoč že dirkal. Bil je tako vznemirjen, da pri odhodu najprej ni hotel vžgati. Kriv je bil izpraznjen akumulator in mučno težki zagon s pomočjo originalnega zaganjača.

Kot v starih, brezskrbnih časih



Sicer pa je sedaj motor v polni kondiciji in takoj pripravljen za ponovne napore na stezi Grobnika skupaj s svojimi brati iz tistega obdobja, ki se vsako leto jeseni zapodijo po stezi. Sedaj služi izključno za obiske srečanja oldtimerjev po Sloveniji in v tujini. Pa mojemu srcu in duši je prav toplo, ko postavim v sončnem jutru oba lepotca skupaj pred hišo in se od kroma na 750 S3 odsevajo sončni žarki, ob njem pa žari legendarni, nekdanji Akrapovičev, rdeči Le Mans 850.



Se je trudil z obnovo in napisal kratek opis, Gorazd Kurent.