

MOTO GUZZI AIRONE



Mineva 70 let, odkar je iz tovarne Moto Guzzi v kraju Mandello dell Lario v Italiji zapeljal prvi »AIRONE«. Naj takoj pripomnim, da beseda »airone« v slovenščini pomeni čaplja. Morda se bo kdo spraševal, zakaj ravno čaplja. Pa saj odgovor ni ni tako težak. Že od nekdaj je bila človekova želja znati leteti. Tako kot mnoge druge hiše, je tudi tovarna Moto Guzzi svoje modele motociklov vrsto let poimenovala po pticah. No, in če so se Guzzijevi večji modeli imenovali »condor« (kondor), »falcone« (orel) in podobno, je popolnoma razumljivo, zakaj se je njihov manjši brat imenoval airone. Torej, še vedno ptica, ampak malo manjša, lažja in elegantnejša.





AIRONE vilice

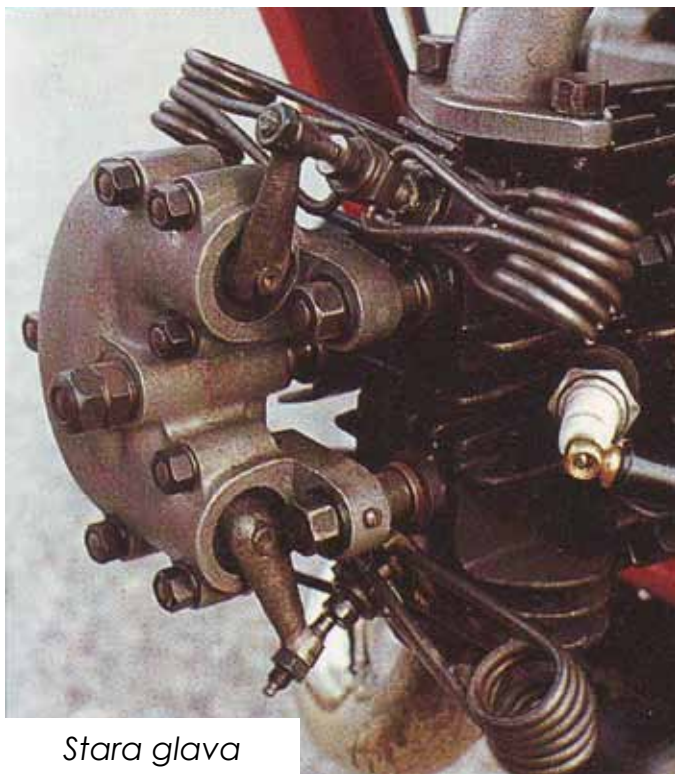
Pa pojdimo lepo po vrsti:

Prototip guzzija je Carlo Guzzi ob pomoči kovača Ripamontija izdelal že leta 1919. Ta motocikel je bil za tiste čase nekaj popolnoma novega. Valj je bil postavljen vodoravno in tudi sistem mazanja je bil nekaj posebnega, motor pa je bil kratkohoden, saj je premer bata znašal 88, gib pa 82 mm. Zanimivo, da se je to razmerje ohranilo vse do sedemdesetih let prejšnjega stoletja. Takratni prototip je imel tudi 4 ventile, odmično gred v glavi in 2 vžigalni svečki ter stojalo (popularni »kavalet«) na sredini vozila in ne na osi zadnjega kolesa, kot je bilo do takrat v navadi. Celo vozilo je bilo za tiste čase izredno revolucionarno, zato pa tudi žal predrago za serijsko proizvodnjo, zato so ob začetku le-te nekaj novotarj opustili. Tovarno motornih koles Moto Guzzi so uradno ustanovili leta 1921 trije prijatelji, ki so se spoznali v prvi svetovni vojni. To so bili Carlo Guzzi, Vittorio Emanuele Parodi ter Gianni Ravelli. Guzzi je bil strojni inženir in tehnično zelo razgledan človek, Parodi je bil doma iz bogate družine in je priskrbel kapital za zagon proizvodnje, Ravelli pa je bil vojaški pilot in se je že pred prvo svetovno vojno

ukvarjal z motociklizmom. Žal je Ravelli pozneje izgubil življenje v letalski nesreči. Od takrat dalje je v Ravellijev spomin zaščitni znak tovarne orel z razprostrtimi krili. Prav tak znak je uporabljalo takratno italijansko vojno letalstvo. Serijska proizvodnja je stekla in kljub nezaupljivosti nekaterih je ime Moto Guzzi kmalu postalo sinonim za trpežen in zanesljiv motocikel. Prvih 11 let je tovarna izdelovala izključno 500 kubične modele, nato pa so se je koncem dvajsetih let začele dogajati spremembe. Takrat je namreč Italija sprejela nov zakon o cestnem prometu, ki je prvič omenjal termin »kolo z motorjem«. Edini pogoj, ki ga je moral motocikel izpolnjevati, da bi lahko bil »kolo z motorjem« je bil, da prostornina motorja ni presegala 175 kubičnih centimetrov, obenem pa je država lastnikom takih vozil ponujala kar nekaj ugodnosti. Prva in največja je bila, da za vožnjo takega vozila ni bil potreben šoferski izpit. Ne smemo pozabiti, da govorimo o letu 1928, ko so bili šoferski izpiti še velika redkost. Tudi zavarovanje in vse mogoče pristojbine za taka vozila so bile bistveno nižje, kot za »prave« motocikle, registrska tablica pa ni bila potrebna.

In vsa ta dejstva so prisilile takratne italijanske proizvajalce motociklov, da so tržišču ponudile tudi 175 kubična vozila. Moto Guzzi je tako leta 1932 na trg poslal model »175P«, kije bil začetnik vseh kasnejših manjših modelov. Vozilo se je ponašalo z več novostmi; ohišje motorja ni bilo več »oglati« kot pri starejših in večjih modelih, akumulator je bil nameščen pod sedežem, popolna novost pa je bila glava motorja z ventili pod kotom 31 stopinj. Ta vrsta glave se je kasneje pokazala kot zelo dobra in jo je tovarna uporabljala še skoraj 20 let. Tako je model »P 175« zapolnil tržno nišo in do leta 1934 so bili izdelani 1503 primerki. Takrat pa je ponovno prišlo do spremembe





Stara glava



Nova glava

zakonskih predpisov. Lastniki 175 kubičnih motociklov so morali svoja vozila registrirati ter opraviti šoferski izpit. Bili so praktično izenačeni z motoristi, ki so vozili močnejše motocikle. Zato je povpraševanje po tako majhnih motorčkih popolnoma usahnilo in vsak proizvajalec se je znašel po svoje. Guzzi je modelu »P 175« v letu 1934 povečal gibno prostornino na 232 ccm. Do leta 1939 je iz proizvodnje prišlo še več izpeljank (P, PE, PLE, PES, egretta, ardetta), ki pa so imeli vsi še vedno 3-stopenjske menjalnike.

Potem pa se je spomladi 1939 rodila čaplja... Pardon, AIRONE. Hitro je postal zelo priljubljen, saj je bil primeren za širok krog uporabnikov. Dobro se je obnesel kot delovni konj, saj ga je uporabljala vojska in vse vrste italijanske policije, bil je primeren za vsakdanje prevoze, pa tudi v motošportu je bil nevaren konkurent drugim znamkam. Ne samo po tehnični plati; tudi z estetskega vidika je airone bil zelo lep in eleganten motocikel. Z obilico kroma in dobro obdelanih detajlov, značilno dolgo in na koncu sploščeno izpušno cevjo (ribji rep), je bil prava paša za oči. Oprijel se ga je vzdevek »kraljična iz Mandella«

Kmalu je proizvodnjo prekinila druga svetovna vojna, po koncu vojne pa je proizvodnja zopet stekla. Povojni modeli so se konstantno spreminjali in danes je težko najti dva primerka, ki bi si bila popolnoma enaka. Največja razlika je opazna pri okvirju. Novejši modeli so namesto cevnega okvirja imeli okvir iz prešane pločevine. To je bistveno pocenilo in poenostavilo proizvodnjo. V letih 1947-1949 so airona pomladili in mu začeli vgrajevati spredaj teleskopske vilice namesto

zastarelih paralelogramskih. Posodobili so tudi agregat, saj so takrat začeli vgrajevati glavo z ventili v oljni kopeli.

Leta 1949 iz prej enega motocikla nastaneta dve izpeljanki, in sicer »SPORT« in TURISMO«. Že ime pove skoraj vse. Sport je močnejši na račun spremenjene odmične gredi in večjega uplinjača; razvije 13 »konjev« (turismo le 8), kolesni obroči so aluminjasti, večje in s tem boljše so tudi zavore. Prvič je airone sport serijsko dobil sedež za sopotnika, menjalnik pa je že od vsega začetka štiristopenjski.

Na začetku petdesetih let je airone doživel še eno pomladitev. Najopaznejša sta nova bencinski in oljni rezervoar. Na žalost je v tistih letih cena svetlih kovin na svetovnih borzah zelo poskočila in to je občutil tudi airone. Dragega kroma je bilo vse manj in vedno več prej kromanih delov je začela nadomeščati črna barva. Eleganca in krom, ki sta zaznamovala airona na začetku proizvodnje, sta bila le še spomin.

Tudi pri izdelavi pogonskega agregata je tovarna začela varčevati. Od leta 1954 dalje ohišij motorja niso več ulivali klasično, temveč so pričeli s tlačnim litjem. Rezultat tega je, da je bilo tlačno ulito ohišje za polovico lažje in tanjše od klasično ulitega, vendar pa je imela ta odločitev poleg prihranka aluminija tudi stranske učinke. Ohišja so bila tanjša in s tem šibkejša, zato so se začele pogoste okvare na mestih, kjer so bili vstavljeni ležaji, tako glavne gredi kot tudi ostalih. Mehaniki in lastniki aironov so se jezili, vendar ni vse skupaj nič pomagalo. Če je ležaj začel plesati, je bilo pač treba motor razdreti ter narediti ležajne sedeže na novo. Kdor je že

kdaj kaj takega počel, mi bo pritrdil, da je to zamudno in sitno delo.

Proti koncu petdesetih let pa je počasi tudi aironu začel peti navček. Motor je začela prehitovati konkurenca, saj je bilo takrat moč dobiti za podoben denar močnejše in hitrejše motorje. Pa tudi tovarna FIAT je na trg poslala svojega znamenitega »500«, ki niti ni bil tako peklensko drag in marsikateri poprejšnji motorist je svojega airona zamenjal za avtomobil(ček). Vsekakor pa je svoje naredil tudi razmah vespe in ostalih skuterjev.

Zadnji airone je tovarno zapustil 21.10.1961, kupilo pa ga je Italijansko ministrstvo za obrambo. V 22 letih, kolikor je tovarna Moto Guzzi izdelovala ta model, je bilo narejenih natanko 26.926 primerkov.

Nedvomno je to bil motocikel, ki se bo za vedno zapisal v zgodovino, podobno kot ford T, VW hrošč, ali pa -če hočete- zastava 750. Prav ob (Karletovemu) aironu sem sam podrobneje spoznal znamko Moto Guzzi in starodobnike sploh. Z aironom sva kar precej prevandrala ,

doklersi nisem usposobil mojega P-175, pradedka airona. Najbolj se mi je vtisnil v spomin dogodek, kako sem z aironom bil v Kanalu ob Soči, kamor nas je na prireditve povabilo turistično društvo Kanal in prijatelji iz DLSV Vipavska dolina. Ob koncu prireditve na poti domov pa je padla ideja, da se ustavimo še v vasi Potok, kjer je ravno takrat bila šagra... In tako je nastal vic, da smo šli iz Kanala v Potok. Sliši se čudno, ampak je popolnoma res.

avtor: Borut Štenta, Adria classic Koper

Viri: Motociclismo d' Epoca marec 2000
Mario Colombo: Moto Guzzi, la storia
osebni arhiv

