

MOTOCIKLI

CROCKER

Avtor: Marko Pislak

Dandanes premalo poznana manufaktura motociklov iz ZDA Crocker je zelo cenjena med zbiratelji in poznavalci. Albert Crocker, rojen leta 1882, je bil ustanovitelj istoimenske delavnice oziroma manufakture motornih koles. Po končanem študiju na Armour Institute, kjer je študiral strojništvo, se je zaposlil pri "Aurora Automatic Machine Company", kjer je delal v njihovem oddelku "Thor Motorcycle", kjer so razvijali motocikle. Kljub temu, da je bil inženir, je oboževal motocikle in dirke. Tako je z znanim motociklom "White Thor", ki ga je pomagal sam razviti in izdelati, sodeloval in tudi zmagal na mnogih vztrajnostnih dirkah.

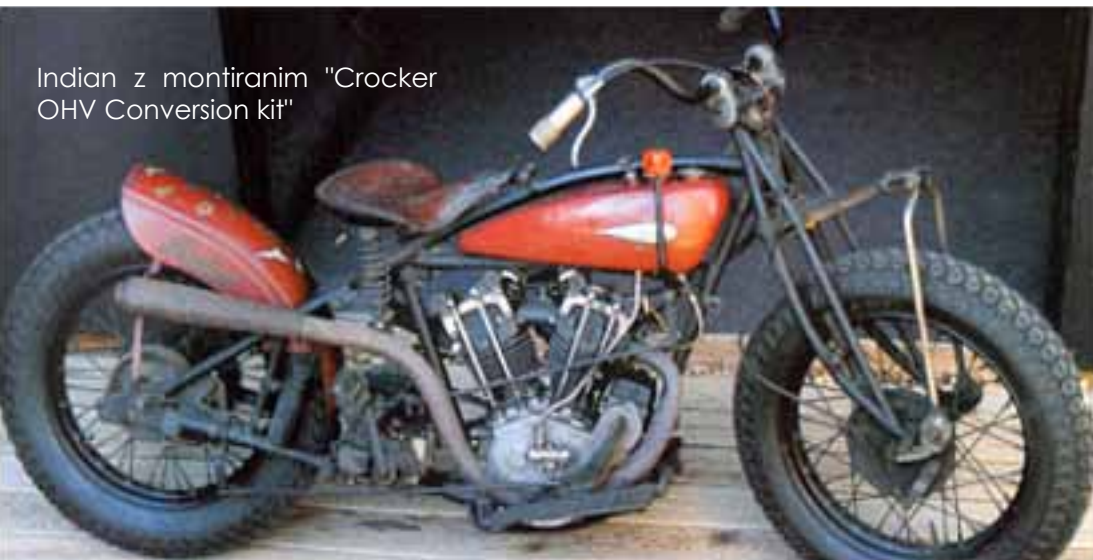
Na dirkah je srečeval mnogo pomembnih ljudi iz ostalih tovarn motociklov in tako je tudi srečal Oscarja Hedstroma in Charlesa Hendeeja, direktorja in tehničnega direktorja pri firmi Indian Motorcycle of Springfield. Med njimi se je razvilo prijateljstvo, ki je kasneje preraslo v poslovno sodelovanje z zaposlitvijo Ala Crockerja pri firmi Indian. Tako je Al Crocker razvil

glave motorja z V visečimi ventili za motocikle Indian in le-te predstavil vodilnim možem v tovarni. Vodilni možje pri Indianu so bili navdušeni nad očitnim prirastkom moči motorja, vendar se niso odločili, da bi sami začeli proizvajati takšne motorje, saj je bilo za namestitvev teh glav potrebno spremeniti tudi okvir, saj je zgornja cev bila nameščena prenizko – agregatu s stranskimi ventili primerno, kar naj bi bilo po njihovem predrago in prezakomplicirano... Tako se je ta komplet prodajal preko izbranih predstavništev tovarne Indian kot "Crocker OHV Conversion kit", in ga je vsak lahko montiral sam.

Leta 1924 je Al Crocker prevzel predstavništvo motociklov Indian v Kansas Cityju. Ta koncesijska prodajalna je pokrivala večino srednje zahodnih držav v ZDA. Nekaj let kasneje je Al Crocker prodal zastopništvo v Kansas Cityju in se preselil na zahodno obalo ZDA, kjer je kupil znano predstavništvo motociklov Indian, imenovano Freed.

Na novi lokaciji je srečal Paula Bigsbyja, ki je bil zelo nadarjen inženir in mehanik, kakor tudi zelo dober voznik na dirkah. Združila sta moči in v prostem času ustvarila dirkalni motocikel za "dirt track" dirke na peščeni podlagi. Leta 1931 sta obrnila na glavo svet dirkanja na peščenih dirkališčih. Na 12 dirkah proti vsem že uveljavljenim in znanim motociklističnim tovarnam so dirkači z motocikli Crocker zmagali 9 krat in 3 krat osvojili drugo mesto.

Indian z montiranim "Crocker OHV Conversion kit"





Cracker "dirt track"...neprimerljiv v hitrosti, legi, pospeških...

Dirkalniki Crocker za "dirt track" so imeli zelo napreden eno valjni motor z gibno prostornino med 30 in 50 kubičnih inčev oziroma med 492 in 820 kubičnimi centimetri. Agregati so imeli ventile v glavi motorja (ohv) in zgorevalno komoro v obliki hemisfere, s čimer so dosegli zelo veliko moč za tisti čas. Pri prvih nekaj izdelanih dirkalnikih je Al Crocker uporabljal menjalnike drugih proizvajalcev, vendar je kaj kmalu ugotovil, da le-ti niso dovolj vzdržljivi in je kmalu izdelal svoj lastni tristopenjski menjalnik. Motor in menjalnik sta bila vgrajena v cevni okvir, ki je zagotavljal togost ob majhni teži. Da bi še dodatno znižali težo motocikla, je Al Crocker uporabljal rezervoarje za gorivo iz aluminija, ki pa so bili izdelani s postopkom litja.

V času ko so bile "dirt track" dirke na višku priljubljenosti, je večina najboljših tekmovalcev z zahodne obale ZDA dirkala z dirkalniki Crocker. Al Crocker in Paul Bigsby sta vse motocikle izdelala in



Eno valjni agregat dirkalnika Crocker – posebnost; aluminijasti rezervoar goriva izdelan z litjem

sestavljala ročno in so bili izdelani po naročilu.

Izkušnje in znanje Ala Crockerja so se izražale tudi v kvaliteti njegovih izdelkov. Njegovi motocikli so zasloveli tudi zaradi neverjetne vzdržljivosti in zanesljivosti. Povpraševanje po dirkalnikih je presegalo vsa pričakovanja in nikoli nista uspela izdelati toliko motociklov, kolikor je bilo zanje kupcev. Izdelanih naj bi bilo le okrog 31 eno valjnih "dirt track" dirkalnikov Crocker.

Sredi tridesetih let pa je Al Crocker s pomočjo Paula Bigsbya pričel

uresničevati svoje dolgoletne sanje o velikem, težkem in zelo zmogljivem motociklu. Vedela sta, da obstaja del kupcev, ki niso zadovoljni s ponudbo ter s tem tudi tržišče za hitrejše motocikle, ki bi konkurirali motociklom tovarn Harley Davidson in Indian.

Leta 1936 je bil predstavljen Crocker Twin. Najmočnejši in najhitrejši motocikel tistega časa v ZDA. Motocikel, ki je prinesel vodilnim možem Harley Davidsona in Indiana več žalosti kot katerikoli dogodek prej in potem, do vdora angleških motociklov na ameriško tržišče v 50 – ih letih...

Motocikli Crocker so bili pred svojim časom tako funkcionalno kot po videzu. Al Crocker je moral imeti poleg vsega še izreden občutek za ravnovesje, preprostost oblik in barv. Inovativno obliko motocikla

Crocker Small Tank 1938



je združil z dih jemajočimi zmogljivostmi.

Ko so bili leta 1936 objavljeni prvi cestni testi Crockerjevih motociklov, v katerih je bilo objavljeno, da so le-ti sposobni hitrosti čez 110 milj na uro in potovalnih hitrosti nad 90 milj na uro, se je naenkrat povečalo povpraševanje po Crockerjevih motociklih. Naročila so presegla vsa pričakovanja. Vsak kupec je imel možnost izraziti svoje želje in dobiti točno tak motocikel, kot si ga je zamislil in želel. Vsak kupec je lahko izbral barvo po želji, koliko in kaj je bilo pokromano, prestavna razmerja posameznih stopenj menjalnika, kakor tudi sekundarno prestavno razmerje in nenazadnje in seveda najpomembnejše gibno prostornino motorja ter kompresijsko razmerje motorja. Al Crocker je bil tako prepričan v svojo stvaritev, da je tudi objavil, da vrne celoten znesek kupnine vsakemu kupcu, ki bi ga prehitel na cesti tovarniški Harley Davidson ali Indian. Al Crocker ni nikoli nikomur vrnil kupnine...

V osnovi je imel Crockerjev dvo-valjni V motor prostornino 61 kubičnih inčev – 1000 kubičnih

centimetrov, ki pa je lahko na željo kupca znašala celo do 92 kubičnih inčev – 1507 kubičnih centimetrov. Že v najosnovnejši različici je imel motor moč okrog 60 konjskih moči, (primerljivi Harley Davidson in Indian motorji so zmogli okrog 45 konjskih moči), kar je omogočalo voznikom Crockerjevih motociklov, da so dobesedno pometli s konkurenco.



Crockerjev motor s strani izpuha (Big tank)

Sam motor je imel kot med valjema 45 stopinj, vrtino 3,25" in gib 3,625" (približno 82,55 in 92,075 mm) kar je bilo že skoraj kvadratno razmerje in zelo napredno za tedanji čas. Kompresijsko razmerje je znašalo od 7:1 do 12,5:1 na željo kupca. Že ko je Al Crocker načrtoval svoj dvo-valjni motor, je mislil na to, da bo verjetno kdo želel povečati gibno prostornino motorja in je zato že v osnovi naredil zelo debele stene valjev, ki so omogočale povečanje vrtine za celih 3/8" - 10 mm.



Crockerjev motor s sesalne strani (Big tank)

In medtem, ko sta tovarni Harley Davidson in Indian vztrajali pri agregatih s stoječimi ventili in vedno večjimi premeri sesalnih kanalov, je Crocker ubral svojo pot in naredil motor z ventili v glavi motorja, zgorevalnimi komorami hemisferične oblike in s pravilno oblikovanima sesalnima kanaloma majhnega premera. Vse to je doprineslo k zelo veliki moči motorja za tedanji čas, kljub temu pa je bil motor vzdržljiv in ekonomičen.

Prav tako je Al Crocker spet uporabil svoj lastni menjalnik, ki je bil za nov motor še močnejši in robustnejši in naj bi bil zmožen prenesti celo do 200 konjskih moči.

Crocker Big tank



Posebnost Crockerjevih motociklov je bila ta, da so se posamezni deli motorja, menjalnika in okvirja dali odstraniti ne da bi bilo za to potrebno odstraniti še vse dele okrog in tudi rezervoarji za gorivo, ki so bili izdelani iz aluminija s postopkom litja in so imeli stene debele 1/2" - 12.7 mm.

Obstajali sta dve verziji, in sicer Small tank – majhen rezervoar in Big tank – velik rezervoar, kar je bilo tudi ime za verzije motocikla. Small tank je bil mišljen bolj kot športni model in Big tank bolj kot razkošen turni model. Ker je bil vsak od Crockerjevih motociklov izdelan za vsakega kupca posebej, obstaja veliko različnih verzij enakega modela.

Glede na zmogljivosti in način izdelave so imeli Crockerjevi motocikli tudi temu primerno ceno, ki je bila (okrog 20% višja od cene primerljivih motociklov na tržišču) tudi največji razlog, da je bilo izdelanih le nekaj več kot 100 Crocker motociklov z dvo valjnim motorjem. To pa vseeno ni odvrnilo arizonske avtocestne policijske enote od nakupa 10 motociklov za lastne potrebe. Kupili so jih ravno zaradi tega, ker so bili hitrejši od vseh ostalih motociklov in to so tudi ponosno napisali na tank motocikla. (Glej začetno sliko in sliko spodaj)



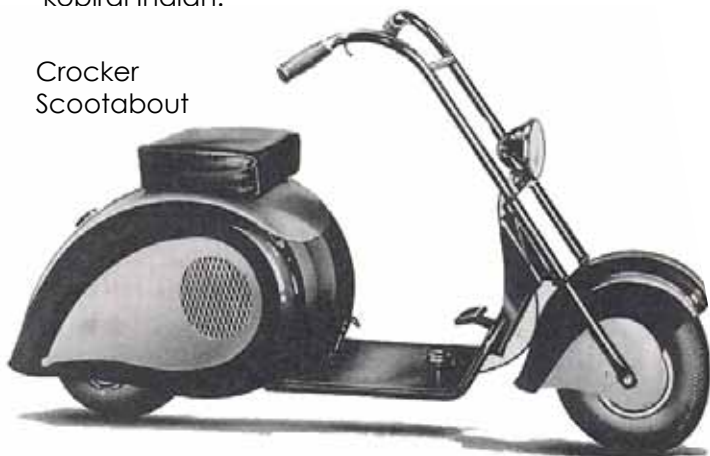
Crocker Big tank



Policijski Crocker Small tank

Leta 1939 je Al Crocker ustvaril še model Scootabout, ki pa je bil popolno nasprotje njegovih prejšnjih modelov, saj je to bil poceni, majhen ekonomičen skuter. Za njegov pogon je uporabil stabilni motor znamke Lawson. Z eno galono goriva (3,785 litra) je lahko prevozil 110 milj (177 km). Pri načrtovanju tega modela je spet prišel do izraza njegov čut za estetiko. Noben motocikel v tistem času ni niti približno izgledal tako kot Scootabout, ki je kmalu postal znan zaradi svojega zaokroženega videza in še posebej zaradi oblike blatnikov, ki jih je kasneje na svojih modelih kopiral Indian.

Crocker
Scootabout



Scootabout je bil črne barve z rdečimi polji, ki so še dodatno bila obrobljena z zlato linijo v stilu Art Deco. Povpraševanje je bilo tako veliko, da spet ni uspel proizvesti toliko motociklov, kot bi jih lahko prodal. Proizvodnjo Scootabouta je bil prisiljen ustaviti zaradi II. svetovne vojne, saj ni več mogel dobiti Lawsonovih motorjev, ki jih je tovarna morala proizvajati le še za potrebe vojske. Proizvodnjo velikih dvo-valjnikov je Crocker ustavil leta 1942 predvsem zaradi "pomoči" tovarne Harley Davidson, ki je grozila že od leta 1936 s tožbami zaradi delov, ki so bili vgrajeni v njihove motocikle in prav tako Crockerjeve motocikle ter je na koncu le dosegla, da je proizvajalec kolesnih obročev Kelsey Heyes prenehal prodajati le-te Crockerju, saj jim je Harley Davidson zagrozil, da ne bo več od njih kupoval v primeru, če ne nehajo prodajati tudi Crockerju.

Tako se je Al Crocker leta 1942 dokončno odločil, da preneha z izdelavo motociklov, ki so postali legendarni že v času njihovega nastanka. Posvetil se je izdelavi komponent za vojaško industrijo in kasneje po vojni še posebej komponent za letalsko industrijo, saj je bila njegov največji naročnik letalska tovarna Douglas.

Al Crocker je umrl leta 1962 in nikoli več do svoje smrti ni izdelal nobenega motocikla, kljub temu, da ga je mnogo ljudi prosilo in poskušalo prepričati v to. Danes ponovno obstaja podjetje Crocker, in sicer v Torontu – Kanada, ki je odkupilo pravice do uporabe imena ter originalne načrte in orodja. Replika Crockerja Big Tank je naprodaj za okrog 80.000 dolarjev, kar je seveda bistveno manj od 300.000 do 400.000 dolarjev, kolikor dosegajo originalni Crockerji na dražbah.

Za vse, ki bi radi vedeli kaj več o Crocker motociklih:
<http://www.crockermotorcycleco.com/>



Moderen Crocker C4 in replika Crocker Big Tank