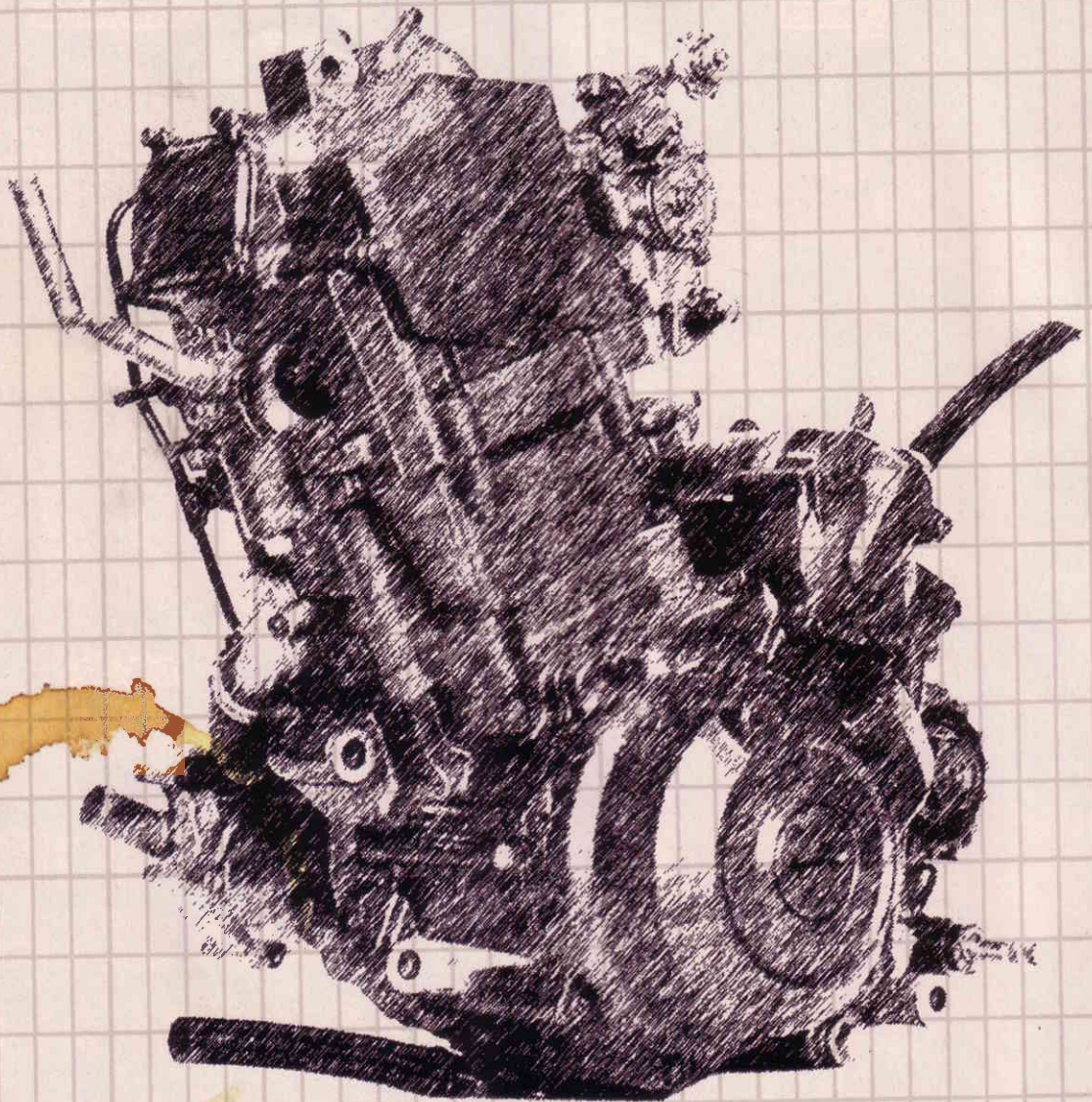


blokk

~~EGY BOGÁR~~

ESTELLE

A NAGY EGYES



MINARELLI 660

ÍRTA: *németh "big" ádám*
FOTÓ: *magyar krisztián, archív*

TÖBBHENGERESEKET MEGSZÉGYENÍTŐ LÖKETTÉRFOGAT, SPORTMOTOROKKAL VETEKEDŐ NYOMATÉK, ÉS CSAK EGYETLEN ÁRVA DUGATTYÚ. EZ AZ EGYIK UTOLSÓ, MÉG GYÁRTÁSBAN LEVŐ EGYHENGERES NAGYKALAPÁCS MÉRLEGE.

Cikkorozatunkban olyan motorblokkokat veszünk sorba, amik kiérdemlik a megkülönböztetett figyelmünket. Volt már szó légalajos dinoszauruszról, multitalentum V2-esről, de hasonlóan sokoldalú sor kettről is olvashattatok. Ezek a motorok mind évtizedeken átívelően szerepeltek, szerepelnek a gyártók kínálatában, és már akár elfeledett motorokat is hajtottak. Mostani sztárunk azonban az eddigi díszes társaságban sihedernek számít, mind életkora, mind a kit-építettek-be-több-típusba játék alapján. Lássuk hát a medvét!

No, nem eszik olyan forrón a kását! Előbb kezdjünk egy laza keringéscsozással, és nézzük, honnan is jött cikkünk főszereplője! Gyártója, a Motori Minarelli története 1951-ig nyúlik vissza, mikor is Vittorio Minarelli és Franco Morini megalapította cégét Fabbrica Bolognese Motori [F.B.M.] néven. A gyár első terméke a Gabbiano nevű nyolcad literes fekvőhengeres kétütemű kismotor, és a 200 cm³-s négyütemű Vampir, amelynek a végsebessége elérte a 110 km/h-át is. 1954-ben elkezdtek moped erőforrást gyártani más motorokba. Ezután két

évvél fel is hagytak a komplett motorkerékpárgyártással, és kizárólag erőforrások előállításával foglalkoztak.

A két üzlettárs útjai ekkor elváltak egymástól, és Vittorio Minarelli megalapította az F.B. Minarelli gyárat, és megszórtta a világot a Bolognában gyártott motorblokkokkal. Mai nevét 1967-ben kapta, és azóta is Motori Minarelli néven ontja magából gépszívek millióit. A '70-es években élte fénykorát a gyár: nagydíjgyőzelmek, világrekordok, és 250.000 motor gyártása évente!

A következő nagy ugrás 1990-ben volt a gyár életében, amikor elkezdett robogó erőforrásokat gyártani a Yamahának, majd 50-125 cm³-ig mindenféle kismotorba is. 1995-ben 410 000 motorblokkot gyártottak, ami azért lássuk be, nem semmi! Ekkor már szállítottak az MBK-nak, a spanyol Yamahának, és olyan cégeknek, mint az Aprilia, a Malaguti, a Betamotor, a Rieju. És itt már melegszik az a bizonyos pite, mert 2002 óta a Minarelli a Yamaha csoport tagja (miért nem mondják simán, hogy okés, megvettek minket, azt kész?), és együtt fejlesztik a jövő erőforrásait. Ennek egyik első komoly eredménye volt cikkünk sztárja, a 660 köbcentis, egyhengeres motorblokk, amelynek gyártósora 2003-ban készült el.

Igazából volt már a hangvillásoknak 660-as egyhengere, ami szintén megfordult pár gépben, mint az XTZ660 első két generációja, a Raptor ATV, és az MZ újkori többé-kevésbé sikeres szárnypróbálgatásaiban (Baghira, Mastiff, Skorpion), amiket egyébiránt meglehetősen sokáig, egészen 2007-ig tartottak gyártásban. Ezután jött az együttműködés a Minarellivel, és az új, modern 660-as motor csatasorba állítása. Itt nyilván költséghatékonyságból elhagyták az ötszelepes hengerfejet, és hagyományos négyselepes, SOHC tökfödőt adtak neki. A motorkerékpárokban tíz centi széles dugattyú táncol kevesebb, mint nyolc és fél centis útján, míg az égés és súrlódás okozta temérdek hőt immáron hűtőfolyadék juttatja hőcserélőn keresztül bolygónk légterébe – és a motoros térdére.

10:1-hez sűrítési viszonya nem számít kiemelkedőnek, de ezáltal hosszú és nyugodt életet szavatol az alkatrészeknek (100 000 km bizonyítottan meg sem kottyan neki). 6000-res fordulaton homokszaggató 48 lóerőt éget ki a főtengely végén található egyenes fogazású primer fogaskerékre. Ehhez 60 Nm maximális forgatónyomaték társul, így elég dinamikus tud lenni egy ezzel szerelt motorkerékpár. No de lássuk, miféle-fajta szerzetekbe került ez a kiváló egyhengeres!

XT660X-R (2004-)

2004-ben jelent meg a Yamaha új mindenese, az XT örökség hordozója, és benne a Minarelli egyhengere. Egy huszárvágással két legyet ütött a hangvillás gyártó egy csapásra, mivel megcélozták az éppen divatba jövő supermoto ligát is, amihez csak a futóművet kellett megváltoztatni a terepes tesóhoz képest. Sokan aggódtak, hogy az új befecskendezős, vízűtéses erőforrással elvesz az ős-XT-k nagy előnye, az egyszerű szerelhetőség és az igénytelenség. A kemény terepezők lefityedt ajakkal nézték az alul elvezetett kipufogócsöveket, és a mindenféle kiálló víz és olajcsöveket, vízpumpát és a nagy tömeget. Aztán megvásárolható lett hozzá mindenféle védő, haspáncél, a megbízhatóságot pedig mostanra igazolta a motor, de Erdély sziklás hegycsúcsainak meghódításához nem ez a legmegfelelőbb motorkerékpár, az már biztos. A supermoto sem az a hardcore stunt ördög, mint ahogy a terepes verzió sem krosszpályára való, de értő kezekben meglepő mutatóványokra képes, a valódi supermotók hétköznapiakban jelentkező hátrányai nélkül. Sokan igen komoly túrákat tesznek meg az XT tesókkal, így ilyen célra is megfelel kis kompromisszumokkal.



APRILIA PEGASO 650

Az új Pegasót már nagyon vártuk, mivel a megszokott, gömbölyded verzió már elég régi bútor darab volt a kínálatban. Nem is kellett csalódnia, a Pegaso odaverős dizájnnal robbant a köztudatba, és persze nevével ellentétben itt is a mi kis 660-as gőzkalapácsunkat érezzük a lábunk között lüktetni. A motorblokk paraméterei megegyeznek mindenben az XT-knél látottakkal, így sokat erről nem kell beszélnünk. A külső már más tészta: igazi olaszos, dögös ruhát kapott a taljánok repülő mítosza. Félig digitális műszerfal, a legutolsó csavarig formatervezett elemek, és egészen érdekes koncepció, forma. Valójában az alapmodell nem mondható supermotónak, inkább egy félidomos nakedre hasonlít, csak könnyebb, olcsóbb kiadásban. Készült belőle Strada néven utcai motor, Trail néven pedig – elől 19, hátul 17 collos fűzött kerékekkel – terepképesebb darab, magas első sárvédővel és nem feltűnő tollvonásokkal a műanyagokon. Extra utcai változata a többi Apriliához hasonlóan a Factory, fullós futóművel, és ördögien szóló akra kidörrentőkkel.

YAMAHA XT660Z TENERÉ (2008-)



A Teneré család legkisebb tagja páréves kihagyás után kelt életre tetszalott álmából. Mikor megjelent, egyből látszott, hogy itt komolyan gondolja a Yamaha a kalandot, igazi, sok ezer kilométeres afrikai csatangolásokig bezárólag. Itt már az XT-R-rel szemben terep-motorhoz méltóan vezették el a kipufogókat, rendes rugóutakat kaptott, és még igazi vonószem is van az alsó villahídon, hogy legyen hova akasztani a kötelet, ha szorult helyzetből kéne kihúzni a gépet és utasát. A gyári extrák is a tervezett feladathoz illőek. Alu doboz szett, GPS-nek kialakított rögzítési lehetőség a műszerfal fölött, natúr műanyagok a borulásnál leérrő

felületeken, extra méretű tank, és dupla első fék, hogy megpakolja is biztosan lassítson a szerelvény. Az is biztos, hogy nem 180 alatti csóknak tervezték, mivel még nekem is kellőképpen magasnak érződik a 193 centiméteremmel, úgy-hogy a vertikális hiányosságokkal küzdő motoros cim-biknek furfangos megoldásokhoz kell folyamodniuk, hogy használni tudják a motort.

DERBI MULHACÉN 659 (2007-)

A Mulhacén Spanyolország legmagasabb hegycsúcsa után kapta a nevét, mivel az arra vezető részben aszfaltozott, részben murvás útra születte. Tervezője, Klaus Nennwitz még az amerikai gyakorlatán látott 1996-os Pike's Peak-i hegyi felfutón szerzett meglehetősen mély benyomást, mikor egy dirt tarack motor elporolta az egész terepes mezőnyt a csúcsra vezető úton. Persze, mikor a Derbi vezetője kiadta az ukázt, hogy a 2004-es intermotra ki kell állítani egy motort, amit

senki nem nézne ki a Derbiből, egyből elővette dédelgetett álmát, és keresztülítve a dirt tarack jellegű scrambler tervét.

A motoros világ állta egyből leesett a motor csodálatos vonalaitól, kiváló vezethetőségétől, páratlan stílusától. És hogy jön ez a gép ide? Természetesen egy megbízható, nyomatékos, és egyszerű blokk kellett bele, ami – mit ad isten – éppen a mi Minarelli erőforrásunk lett. Azóta készültek spéci café Race kiadások is belőle, de szerencsére nem lett népmotor, így mindig felcsillanhat a szemünk, ha látunk egy Mulhacént eldübörögni az úton.



YAMAHA MT-03 (2006-)

Szintén egy saját gyermekbe pajszerolták a blokkot. Az MT03 az MT01 nyomaték-sportmotor kistesója. Szerintem a Yamaha sem gondolta komolyan, hogy ezzel a modellel fogják lenyomni a GS500-at eladási számokban, de nem is ez lehetett a cél. Biztos kibogarásták közvélemény kutatások ujjhegyeni diagramjaiból, hogy van egy olyan réteg a fejlett országokban, aki első, és legfontosabb sorban fizetőképes, másrészt vevő lenne valami különleges városi motorkerékpárra, de hiába

tetszik neki az MT01 stílusa, és valóban művészién gyönyörű kidolgozottsága, kisebb motorra van szüksége. Így fogták a meglévő univerzális, keveset fogyasztó, nyomatékos 660-ast, hegesztettek köré térhálós vázat, gyönyörű lengővillát, extravagáns rugóstagot a blokk jobb oldalánál elhelyezve, beletolták az FZ6 első futóművét, és összezsavartották egy működő masszává, amire a forma-tervezők egy modern, fiatalos ruhát aggattak.

Természetesen az MT01-hez hasonlóan ezerféle kiegészítő kapható hozzá, amikkel igazán egyedivé tehető az amúgy is feltűnő motor. Hogy a világ naposabbik oldalán hogyan pörögtek az eladások, nem tudom, de az biztos, hogy itthon nem lehet Dunát rekeszteni az odakint szaladgáló 03-makból.