

# [ Giancarlo Morbidelli ]

**Mnogi su čuli, a mnogi možda i nisu, za Giancarla Morbidellia, čovjeka nevjerojatnog entuzijazma i velike ljubavi koju gaji prema motociklizmu, a posebno prema moto sportu. Ovaj bivši natjecatelj i sponzor, konstruktor je svjetski priznatih i poznatih trkaćih motocikala od 50, 125, 250, 350 i 500 ccm, konačno i projektant, te izvođač cestovno - sportskog osmocilindričnog motocikla Morbidelli**

PIŠE: MIRO BARIĆ

## Konstruktor iz Pesare



Morbidellijev konstruktorski prvijenac bio je motocikl od 50 ccm, hlađen vodom, s rotirajućim diskom na usisu. 1969. godine je to bilo veliko iznenađenje, a naročito zato jer je sam Morbidelli bio potpuno nepoznat motociklističkim krugovima. Ubrzo je postao najpoznatiji konstruktor natjecateljskih motocikala sedamdesetih godina



Giancarlo Morbidelli bio je amaterski natjecatelj, strastveni motociklist i budući slavni konstruktor. Ovdje ga vidimo 1958. godine na Alpinu 48, motor-biciklu sa startnim brojem 6



Nedugo nakon jednocilindričnog modela 50 pojavila se verzija 125. Jasno je da se radi o sličnom agregatu. U prvom planu je suha spojka i Dell'orto rasplinjač iz serija SSI. Rotirajući diskovi su postavljeni sa svake strane agregata

Danas 71-godišnjak, u rodnom talijanskom gradu svoju je strast pretvorio u kolekciju sa fondom od preko 220 izloženih primjeraka i tko zna koliko još njih u fazi restauracije, obnove i nabave. U kolekciji su motocikli podijeljeni na najstarije, natjecateljske i motocikle vlastite proizvodnje.

Ovaj izuzetan čovjek rođen je u prosječnoj obitelji kao najstariji od četvero djece. Otac mu je bio vrtlar, a majka domaćica. Iako nije pohađao poznata veleučilišta, niti imao pomoć od bogate rodbine, imao je ono nešto što je trebao. Ta posebna osobnost ga je lansirala iz prosječnog života u krug najpoznatijih i najimućnijih industrijalaca Italije.

Sa 14 godina paralelno sa školovanjem u tehničkoj školi počeo je raditi kao stolarski naučnik (šegrt) u maloj tvornici namješ-

taja. Koliko su tada slični obrti uzeli maha na jadranskoj obali Italije govori podatak da je postojalo preko 400 malih proizvođača namještaja. Radeći u toj djelatnosti Giancarlo je uvidio da bi se mnoge poslove moglo obaviti strojno, a time brže i bolje. Možemo špekulirati da je bio lijen, kao i većina velikih izumitelja koji su krenuli od ideje da si uštede trud. Nakon odlaska vojnog roka, daleke 1960., s kapitalom od 30.000 Lira i uz pomoć prijatelja započinje sa konstruiranjem i izradom strojeva za obradu drveta u vlastitoj tvrtki. Danas je njegova tvrtka više nego velika. Još 1989. godine je bio vlasnik tvornice sa 240 zaposlenih i nositelj mnogih patenata koje je izvezao u 44 zemlje svijeta. Jasno da su se brojevi zaposlenih i patenata kroz godine povećavali.

Uspjesi u poduzetništvu su Morbidelliju omogućili da se počne baviti amaterskim moto trkama. Prvi trkaći motocikli na kojima se iz zabave natjecao tada mladi Morbidelli bili su Laverda 75 i Alpino 48. Njegov pravi interes bio je usmjeren na nešto posve drugo. Kako je bio prijatelj sa velikim stručnjakom za 2-t motore Francom Ringhinijem i s Domenicom Agostinijem, oni su mu bili velika podrška u ostvarenju cilja. San o natjecateljskom motociklu od 50 ccm pojavio se 1966., a realiziran je

**U prvom planu je Morbidelli 125 prve generacije. Ovaj model proizveden između 1970. i 1975. karakterističan je po kotačima sa žbicama i hubanj kočnicama sprijeda i straga, te podignutom ispuhu. Maksimalna snaga iznosi 32 ks pri 14500 okretaja u minuti. Najpoznatiji piloti bili su Parlotti i Ringhini o Pileri. Proizvedeno je 88 primjeraka ove serije**





**Morbidelli pored motocikla kojeg je posljednjeg konstruirao. Osmocilindrični cestovni model proizveden je u tek nekoliko primjeraka. Sada se nalazi u muzeju uz ostalih 220 primjeraka na površini od 3000 četvornih metara**

1969. Te je godine u Imoli predstavljen Morbidelli 50, vodom hlađeni laki moped koji je odmah zainteresirao tadašnju javnost. Prvi natjecatelji na tim motociklima bili su sam F. Ringhini i kasnije svjetski prvak Eugenio Lazzarini, tada na početku karijere.

Morbidelli nije bio poznat u krugovima moto sporta. Više je volio biti izvan glavne scene, promatrati stvari iz mase, s tribina ili iz gužve boksova. Preferirao je obične prijateljske razgovore i susrete, a ne glamur i svjetlo reflektora.

S prezentacijom svojeg prvijenca od 50 ccm, takozvane "zanzare", odnosno muhe, Morbidelli je na sebe skrenuo pozornost natjecateljskog svijeta. Vodom hlađeni motor s jednim cilindrom nagnutim 30 stupnjeva prema naprijed, rotirajućim diskom na usisu i mjenjačem sa 6 stupnjeva



**Četverocilindrični, redni, vodom hlađeni motor s horizontalno postavljenim rotirajućim diskovima. Još jedan projekt napušten u ranoj fazi razvoja**

**Konstruiranje modela 250 također je povjereno Nijemcu Jorgu Mölleru, a agregat je bio uvećana varijanta modela 125. Treba napomenuti da je i na našim prostorima postojao jedan primjerak ovog motocikla i dva "mlađa" brata od 125 ccm. Vozači su bili Zdravko Lejak, Vladimir Hegel i Vilko Sever. Motocikl je razvijao 62 ks pri 12.000 okretaja u minuti i bio težak 95 kg, dok je promjer kotača bio 18 inča**



**Doba najvećeg uspjeha tima i motocikla Morbidelli 125, 1975. godine. Gianfranco Morbidelli u sredini, a s njegove desne strane je čuveni Jorg Möller, njemački inženjer i stručnjak za 2-T motore. Ostatak tima čine tri mehaničara i dva tehničara**



**Karter motora od 350 ccm sa 4 cilindra postavljena u V i 4 rotirajuća diska izrađena od elektrona. Ambiciozan projekt, nažalost, napušten u ranoj fazi**

**Slavni inženjer Jorg Möller rekonstruirao je stari, prvi model Morbidellija 125. Davne 1975. godine motor je davao 42 ks pri 14.000 okretaja u minuti i predstavljao vrhunac na svjetskoj sceni**

prijenosa bio je predložak za sljedeće Morbidellijeve projekte. Model 50 izrađen je u malenoj seriji i danas predstavlja raritet. Važno je napomenuti da Morbidelli nije bio konstruktor motocikala, već natjecateljskih motocikala. Njegovi proizvodi nisu bili namijenjeni širokom tržištu, već odabranim korisnicima.

To je bilo vrijeme brzog rasta proizvodnje talijanskih trkaćih motocikala poput Benellija, Minarellija, Morinija, Garellija i drugih.

Sam Giancarlo je imao odlične predispozicije za ulazak među poznate proizvođače natjecateljskih motocikala. Uz posjedovanje strasti, znanja, poznanstava i financijskih mogućnosti svoje zamisli je mogao brzo pretvoriti u realnost. U njegovoj tvrtki postojale su sve mogućnosti kao što su stručno osoblje, raznovrsni strojevi, lje-

vaonica, modelarija, bravarije i lakirnice.

Pesaro, malo mjesto na jadranskoj obali Italije, obiluje motociklistima te gaji dugu motociklističku tradiciju. Osim Morbidellijeve u Pesaru je utemeljena i tvornica Benelli, a od tamo potječu i spomenuti Lazzarini i Renzo Pasolini. Takvo okruženje je nesumnjivo dodatno pomoglo Morbidelliju u ostvarivanju zamisli.

Odmah nakon predstavljanja modela 50, već iste 1969. godine, zbog velikog uspjeha započeo je razvoj modela 125. Kao i prethodnom modelu i ovom je glavni konkurent bila Yamaha, tada vodeći motocikl u klasi 125. Dvoboji sa Yamahama su predstavljali početak Morbidellijevog velikog uspjeha. Ringhini je debitirao 1970. godine s modelom 125, a iste godine je Gilberto Parlotti na svjetskom prvenstvu u Čehoslovačkoj osvojio prvo mjesto.



Dva puta je model 125 osvajao nacionalno prvenstvo Italije, a na tom motociklu je smrtno stradao i tvornički vozač Morbidelli i njegov veliki prijatelj Gilberto Parlotti. Niz uspješnih vozača nastavio se Paolom Pilerijem.

Već 1973. Morbidelli konstruirao četverocilindrični "V" motor od 350 kubičnih centimetara, vrlo sličan Jawi 350, a kasnije predložak za Suzuki RG 500. Problemi su se javili jer je novi Morbidelli previše sličio Jawi, koja je bila zaštićena patentom. Upravo zbog tih poteškoća projekt je napušten.

Iste godine započeo je razvoj još jednog motora sa četiri cilindra poprečno postavljena u okvir. Ovaj vodom hlađeni motor bio je specifičan po razvodnim rotirajućim diskovima postavljenim horizontalno. Iz neznanih razloga i ovaj prototip je napušten u ranoj fazi razvoja.

1975. godina je bila godina velikih uspjeha jer je 1974. Morbidelli zaposlio novog inženjera. Začudo, nije ga našao u Italiji, već je zaposlio vrhunskog stručnjaka za 2-T motore, Nijemca Jorga Möllera. Ovaj individualac velikog kapaciteta i tehničkog znanja donio je napredak ionako uspješnom Morbidelliju. Tada mladi inženjer, rekonstruirao je motor i okvir modela 125. Iskustvo koje je stekao kod njemačkog Kreidlera i razvijajući čuveni Van Veenov motor upotrijebio je za otklanjanje problema kod Morbidellija.

Rezultat Möllerovog rada bio je motor koji razvija 40 ks pri 14.000 okretaja u minuti i ima znatno iskoristiviji zakretni moment. Morbidelliju se zapošljavanje mladog inženjera svakako isplatilo, jer ga je izbacilo među svjetsku motociklističku elitu. Više nije bilo utrke za neko nacionalno ili čak svjetsko prvenstvo, a da se nije čulo ime Morbidelli.

Nakon više godina superiornosti u klasi 125 pojavili su se apetiti za daljnjim razvojem.

1977. započela su razmišljanja o motoru za klasu 250. I taj projekt povjeren je Jorgu Mölleru, no unatoč iskustvu i uloženom trudu uspjeh modela 125 nije niti izbliza ponovljen. Prvi primjerci modela 250 imali su nedostatke koji su s vremenom uklonjeni, pa je motor profunkcionirao kako treba.



**Radionice za restauraciju u Morbidellijevom muzeju slične su laboratorijima**

devedesetih godina. Započeo je projekt cestovnog sportskog motocikla od 750, a zatim i 800 ccm. Zamisao je bila da motor bude V8 konstrukcije, postavljen uzdužno u okvir, poput Laverde V6. Projekt V8 je uspješno okončan i motocikl je čak bio uvršten u prodajne liste, ali do masovne proizvodnje nije došlo.

Posljednja Giancarlova aktivnost vezana uz motociklizam je moto muzej koji smo spomenuli na početku teksta. Posvetivši se muzeju istim žarom kao i prethodnim projektima, Morbidelli je osposobio i restaurirao sve motocikle koje je godinama skupljao, a naročito one koji su izašli iz njegove

tvornice. Prvi nivo muzeja sadrži najstarije primjerke motocikala, još s početka prošlog stoljeća. Najstariji je napravljen davne 1906. godine. Ovaj dio se najviše sviđa suprugama i ženskom dijelu posjetitelja. Drugi nivo su natjecateljski motocikli raznih proizvođača i stvarno se ima što vidjeti. Nema smisla nabrajati, no treba reći da su zastupljeni modeli engleskih, njemačkih, japanskih i talijanskih proizvođača. Ova kolekcija najslavnijih natjecateljskih motocikala vrlo je impresivna i lijepa. Na posljednjem, trećem nivou su motocikli proizvedeni u Morbidellijevoj tvornici. Salon je lijepo uređen, a motocikli stoje na postoljima sa zrcalima kako bi se vidjeli iz svih uglova.

Ako sagledamo cijelu njegovu konstruktorsku karijeru i na koncu impresivni muzej koji je stvorio, možemo reći da je Giancarlo Morbidelli ostvari svoj san! ■

To je bila konačna aktivnost Morbidellija na natjecanjima za Svjetsko prvenstvo. Ukupno je proizvedeno 88 komada prve serije i 115 komada druge serije modela 125. Model 250 je proizveden u 6 primjeka u prvoj seriji i još nekoliko u drugoj.

Morbidelli se nakon dulje stanke ponovno uključio u svijet konstruktora sredinom



**Jedan jedini primjerak Ducatijevog četverocilindričnog 4-T modela 125 koji je godinama bi izgubljen. Morbidelli je preko Johna Sutisa motor pronašao u Rigu, u Litvi, a okvir u Sloveniji**



**Morbidelli najčešće restaurira sam. To je posao koji ga odmara i veseli. Iako ima grupu stručnih restauratora, nikada mu nije teško zaprljati ruke**