

DK

LIL MOTOCICLETE.RO

ISTORIA ILUSTRATĂ COMPLETĂ

Respect pentru oameni și cărți





LONDRA, NEW YORK, MELBOURNE,
MÜNCHEN și DELHI

The Motorbike Book
The Definitive Visual History
Copyright © 2012 Dorling Kindersley Limited
O companie Penguin Random House

Texte Phil Hunt, Malcolm McKay, Hugo Wilson,
James Robinson

Editor senior de proiect Jemima Dunnin

Editor artistic senior Helen Spencer

Editori David Summers, Alison Sturgeon,
Sam Atkinson, Victoria Wiggins

Designeri Amy Orbsorne, Paul Drislane, Philip Fitzgerald,
Richard Horsford, Steve Woosnam-Savage

Fotografi Gary Omble,

James Mann, Simon K. Fielder, Deepak Aggarwal

Cercetare iconografică Nic Dean

Biblioteca de fotografii DK Claire Bowers, Emma Shepherd, Laura Evans

Designer copertă Steve Woosnam-Savage

Bază de date David Roberts, Peter Cook

Director editorial Esther Ripley

Director editorial artistic Karen Sell

Director publicație Laura Buller

Director artistic Phil Ormerod

Editor asociat Liz Wheeler

Editor consultanți Jonathan Metcalf

Toate drepturile rezervate. Nici o parte a acestiei publicații nu poate fi reprodusă, stocată într-un sistem de regăsire sau transmisă, sub nici o formă și prin nici un mijloc, electronic, mecanic, fotocopiere, înregistrare sau de altă natură, fără permisiunea scrisă, acordată în prealabil de proprietarul drepturilor de autor.



Ediția Litera

O.P. 53; C.P. 212, sector 4, București, România
tel.: 021 319 6390; 031 425 1619; 0752 548 372;
e-mail: comenzi@litera.ro

Ne pozează vizita pe

www.litera.ro

*Motociclete.
Istoria ilustrată completă*

Traducere din limba engleză:
Marin Elena/Graal Soft

Editor: Vladrescu și filii

Redactare: Ilies Cîmpeanu

Corectura: Georgiana Enache

Prelucrare copertă: Vlad Panilov

Tehnoredactare și prepress: Marin Popa

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României
Motociclete. Istoria ilustrată completă /
trad.: Graal Soft. – București: Litera, 2018

Index

ISBN 978-606-33-2944-9

I. Marin, Elena (trad.)

629,33

Tipărit la TBB, Slovacia

Cuprins

ÎNAINTE DE 1920

Motorul pe benzină al lui Gottlieb Daimler instalat pe o bicicletă a incendiat şaua în prima călătorie, dar anumită naștere motocicletei. Noul secol a fost martorul unui progres rapid în design, durabilitate și performanță.

Deschizători de drumuri	10
Cele mai bune mărci: povestea Indian	12
Vehicule cu trei roți	14
Nașterea unei industrii	16
Cele mai bune mărci: povestea Royal Enfield	22
Cilindri multipli	24
Profil: FN Four	26
Epoca de aur a Americii	30
Motociclete de curse/scutere	32
Profil: Scott cu două viteze	34

ANII 1920

După Primul Război Mondial existau motociclete pentru mase și motociclete sport capabile să acopere anumite distanțe mai rapid decât orice alt autovehicul. Puternicele aparate cu motoare cu doi cilindri în „V” au fost construite pentru viteză sau pentru a transporta un ataș pentru familie.

Motociclete pentru mase	40
Profil: Brough Superior SS100	42
Puternicele modele cu doi cilindri în „V”	46
Profil: Indian Scout	48



Cele mai bune mărci: povestea Norton	52
Vehicule sport	54
Cele mai bune mărci: povestea Moto Guzzi	58
Selectie naturala	60
Iesite din comun	64
Concurență pe circuit	66

ANII 1930

În timpul Marii Crize, interesul s-a mutat de la vitează la economie, dar aspectul și performanța motocicletelor au devenit tot mai sofisticate. Industria curselor a continuat să testeze tehnologii noi.

Noul rafinament	70
Profil: Ariel 4F Square Four	72
Clubul vitezel	76
Transport fiabil	82
Cele mai bune mărci: povestea BMW	86
Călătorii economice	88
Concurență acerbă	90

ANII 1940

În timp ce lumea era zguduită de război, dezvoltarea motocicletelor a stagnat, modelele militare făcute de BSA, Triumph și DKW devinând „cail de bătaie” în timpul conflictului. După război, toată lumea avea nevoie de o motocicletă.

În serviciul militar	94
Profil: Harley-Davidson WLC	100
Inovație și evoluție	104
Cele mai bune mărci: povestea Harley-Davidson	108
Transport economic	110
Reluire a curselor	112
Profil: Norton Manx	114

ANII 1950

Mașinile încă fiind un lux, motocicletele simple, în doi timpi, au devenit alegerea evidență, deși motoarele puternice cu doi cilindri vizau piața prosperă din America. Scuterul devenea tot mai popular, s-a lansat modelul omniprezent Honda Super Cub, iar japonezii și-au făcut debutul în Marele Premiu.

Scutere	120
Profil: Lambretta LD 150	122
Motociclete sport cu doi cilindri	126
Modele ușoare, dinamice	128
Cele mai bune mărci: povestea Honda	130
Motociclete de voiaj	132
Categoria muscă	134
Cele mai bune mărci: povestea Vespa	136
Motociclete utile din categoria ușoară	138
Motociclete cu un cilindru	140
Trialuri și circuite enduro	144
Motociclete de curse	146



ANII 1960

Evoluția automobilului a lovit puternic industria motocicletelor, dar s-au descoperit noi nișe de piață, precum scuterele pentru călătorii The Mods și motocicletele performante pentru Cafe Racers. Vehiculele japoneze, proiectate ulitor, cu săse trepte și pornire de la buton, au început să se infiltreze pe piața europeană și pe cea americană.

Roadburner	150
Profil: Triumph Bonneville	152
Iubite de tineri	156
Profil: Suzuki TC250	158
Scutere și mopeduri	162
Cele mai bune mărți: povestea MV Agusta	164
Lucrări pregătite	166
Motociclete de voiaj	170
Cele mai bune mărți: povestea Suzuki	172
Pentru viteză	174
Motociclete off-road	176

ANII 1970

Mărți clasice precum Norton și Royal Enfield au dat faliment, incapabile să concureze cu ofertele la super-motociclete ale producătorilor japonezi. Au fost lansate modele motocross pentru tineri și motociclete de enduro stradal pentru aventurierii americanii.

Supermotociclete	180
Profil: Honda CB750	182
Modele din categoria mijlocie	188
Cele mai bune mărți: povestea Kawasaki	192
Ieșire în evidență	194
Distracție pe două roti	196
Crom și fum	202
Afără din autostradă	204
Cele mai bune mărți: povestea Triumph	206
Racere	208
Stilul clasic	210

ANII 1980

Motocicletele au fost perfectionate și modernizate cumotoare răcite cu apă, aprindere electronică, aerodinamică îmbunătățită, manevrabilitate și putere de frânare mai bune. Interesul pentru motocicletele clasice a influențat și designul noilor produse. Motocicletele au devenit din ce în ce mai specializate, de la modele de curse și motociclete de voiaj complet echipate, la modele off-road masive.

Modele sport pentru șosea	214
Profil: Honda RC30	216
Power Play	221
Cele mai bune mărți: povestea Yamaha	224
Diversitate în design	226



Motociclete de croazieră **228**

Modele pentru piste de zgară **232**

Motociclete de curse **234**

ANII 1990

Intensificarea vânzărilor a reprezentat o demarcație netă între clasele de produse și o renaștere a mai multor mărci de altădată, ceea ce de succes fiind britanică Triumph.

Scuterele stilate și economice au câștigat fani, care se confruntau cu costurile mari la combustibil și cu ambuteiaje.

Mult și repede **268**

Profil: BMW K1600GT **272**

Croazieră **276**

Motociclete de oraș **278**

Cele mai bune mărci: povestea Aprilia **282**

Distracție practică **284**

Off-road **286**

Motociclete de curse **288**

Privire în viitor **290**

Cele mai bune mărci: povestea Ducati **238**

Motociclete sport **240**

Profil: Ducati 916 **244**

Stil urban **248**

Cruisere **250**

Plimbare și aventură **252**

DUPĂ ANUL 2000

Motocicliștii sunt răsplătiți cu rafinament remarcabil – frâne antiblocare, reducere a puterii la atingerea unui comutator, cadre usoare, cu stiluri exotice, lux și confort, și chiar cu o motocicletă electrică eficientă.

Hipersport **258**

Profil: Aprilia RSV4 **262**

Putere urbană **266**

MOTORUL

Cum funcționează un motor **294**

Tipuri de motoare **296**

Harley-Davidson X8A un singur cilindru, răcit cu aer **298**

Lambretta LD 150 în doi timpi, răcit cu aer **300**

BSA A10 Golden Flash doi cilindri, răcit cu aer **302**

Vincent Rapide doi cilindri în „V” **304**

Yamaha YZF-R1 patru cilindri în linie **306**

GLOSAR **308**

INDICE **312**

MULTUMIRI **319**

Motsare: Fiecare articol din catalog i-a fost acordată o singură capacitate a motorului, exprimată în centimetri cubi (cc). Capacitățile motoarelor pot fi transformate în inchi cubi (cu in) prin înmulțirea valorii în centimetri cubi (cc) cu 0,061.



Înainte de 1920 RO

Respect pentru oameni și cărti

În ultimii ani ai secolului XIX inginerii s-au străduit să construiască cele mai eficiente biciclete și triciclete cu motor. În primele decenii ale noului secol s-a stabilit o structură standard pentru cadru, motor, transmisie și rezervorul de combustibil; s-au adăugat cilindrii multipli și cutiile de viteze; iar vehiculele au fost perfeționate pe baza experienței acumulate în trialuri și curse pe distanțe mari. Progresul în designul, durabilitatea, fiabilitatea și performanța motocicletelor a fost mai mare decât în orice altă perioadă.



Deschizători de drumuri

Bicicletele ajunseră într-o etapă avansată de dezvoltare până în anii 1880, cele mai multe semănând aproape identic cu modelele pe care încearcă și astăzi. Imediat după inventarea unui motor cu ardere internă cu capacitate mică, era normală atâtărea acestuia la o bicicletă, dând naștere primelor motociclete. Aproape întreaga dezvoltare timpurie a avut loc în Europa, și genialitatea unor modele, precum și ineficiența altora au fost impresionante.



△ Hildebrand & Wolfmüller
Motorrad 1894

Origine Germania

Motor 1.499 cc, doi cilindri în linie

Viteză maximă 45 km/h

Prima motocicletă din serie din lume folosea roata din spate ca volan și vibroech, cu transmisie directă de la cele două bare de direcție, iar apărătoarea spate servea la transportul apel.

◀ Gaillardet
Gaillardette 1899

Origine Franța

Motor 800 cc, un singur cilindru

Viteză maximă 43 km/h

Frédéric Gaillardet a fost implicat în conceperea mai multor triciclete franceze inovatoare. Designul motorului său avea valve laterale, cu valve uscate de încoacăt, montate în spatele axului din spate.



△ Perks Birch
Motorwheel 1900

Origine Marea Britanie

Motor 222 cc, un singur cilindru

Viteză maximă 35 km/h

Acest design genial al lui Edwin Perks și Frank Birch îngloba un motor, un rezervor de combustibil, un carburator și un magnetu într-o roată din aluminiu de formă rotundă formată din două bucăți.



△ Singer 200 1901

Origine Marea Britanie

Motor 208 cc, un singur cilindru

Viteză maximă 45 km/h

Singer a cumpărat drepturile Perks Birch Motorwheel în 1900 și a folosit tehnologia acestuia din spate a bicicletelor și într-o tricicletă, până în 1904.



△ Werner 1901

Origine Franța

Motor 262 cc, un singur cilindru

Viteză maximă 64 km/h

Pionierii de origine franco-rusă Michel și Eugène Werner au brevetat acest model influent de motocicletă în 1902, motorul fiind înglobat în partea de jos a cădruului.

▼ Daimler Reitwagen 1885

Origine Germania

Motor 264 cc, un singur cilindru

Viteză maximă 11 km/h

Gottlieb Daimler și Wilhelm Maybach au fost deschizători de drumuri inspirați, proiectând un motor pe benzină cu turism ridicată (6000 rot/min), pe care l-au montat pe acest „vehicul de plimbare” în 1885.



⇒ Ormonde 1901
Origine Marea Britanie
Motor 220 cc, un singur cilindru
Viteză maximă 45 km/h

Ormonde a folosit motorul belgian Minerva și o structură bisecțată săli cu motor, cu un design excepțional, care avea să devină un predecesor al mărcii Velocette.

⇒ Cykion 1901
Origine Germania
Motor 300 cc, un singur cilindru
Viteză maximă 35 km/h

Cykion a folosit motorul francez Werner și o structură frontală care acționa roata din față cu o curie, punând cicleul aproape de zgomot și de gazele de evacuare.



⇒ H. Collier & Sons Silent Matchless 1902
Origine Marea Britanie
Motor 160 cc, un singur cilindru
Viteză maximă 40 km/h

Fabricantul londonez de biciclete Henry Collier & Sons a produs prima sa motocicletă în 1899. Început producția de motociclete de acest tip în 1901, folosind motoare compăritate de la MMC.



⇒ Bayliss Thomas Excelsior 1902
Origine Marea Britanie
Motor 160 cc, un singur cilindru
Viteză maximă 40 km/h

Considerată în general prima motocicletă britanică, Excelsior a fost realizată în Coventry începând cu 1896, cu motoare Minerva, De Dion, MMC sau Werner agățate sub un cadru de tipul celor pentru biciclete.



⇒ MMC 1903
Origine Marea Britanie
Motor 216 cc, un singur cilindru
Viteză maximă 48 km/h

Compania de motociclete din Coventry a întreprinzatorului Harry Lawson a construit această motocicletă propulsată de o copie fielă a motorului francez De Dion.

⇒ Triumph Minerva 2,5 CP 1902
Origine Marea Britanie
Motor 239 cc, un singur cilindru
Viteză maximă 48 km/h

Firma de biciclete Triumph a lui Siegfried Bettmann a construit acest model, prima sa motocicletă, până în 1902, folosind un motor belgian Minerva care își avea originea într-un model elvețian.



⇒ Bicicleta cu motor Coventry-Eagle 1903
Origine Marea Britanie
Motor 216 cc, un singur cilindru
Viteză maximă 42 km/h

Acest producător victorian de biciclete a construit motociclete începând cu 1898. Acest model avea un motor de la MMC, agățat de travea inferioară a cadruului, cu o curie de transmisie și o remorcă pentru transportul unui singur pasager.



Un Enfield Model J din anii 1930

Cele mai bune mărci Povestea Royal Enfield

Prima motocicletă Royal Enfield a fost realizată în 1901, și producția continuă și azi. Povestea a început în timpul Revoluției Industriale din Marea Britanie și ulterior a ajuns pe subcontinentul indian. Firma a produs unul dintre cele mai reprezentative modele din istoria motocicletelor sub forma nemuritorului Bullet.

LA JUMĂTATEA SECULULUI XIX,
în localitatea Redditch din înină
industrie engleză,

George Townsend &
Co. producea piese
de utilaj, inclusiv
ace pentru mașinile
de cusut. Firma s-a
extins la producția de
biciclete și, după plecarea
fondatorului Townsend
în 1890, Albert Eadie
și Robert Smith au preluat afacerea.
Contractele pentru componente
de armă pentru fabrica Royal Small
Arms din Enfield, Middlesex, au dus
la transformarea firmei în Enfield
Manufacturing Company în 1892.
„Royal” fiind adăugat anul următor.

Primul mijloc de transport motorizat a fost creat în 1899 sub forma
unui motor de 1½ CP care alimenta
un vehicul disponibil în variante
cu trei sau patru roți. Prima motoci-
cletă Royal Enfield a fost prezentată
în 1909; un model cu motor de 2½ CP
cu doi cilindri în „V”, care avea să
continue într-o variantă cu capacitate
mai mare până la izbucnirea Primului
Război Mondial.

Acum consacrată ca producător
de motociclete solide și fiabile, carac-
teristici reflectate în sloganul
firmei, „Construite
ca o armă...”, firma
Royal Enfield a fost
însărcinată să furnizeze
armatei britanice
vehicule pentru efortul
de război. Gama sa de
modele includea transpor-
toare de tărg și motoci-
clete armate cu mitraliere. Royal
Enfield a început să dezvolte primele
sale motoare, anterior folosind
motoare de la alte firme pe cadrele
sale. Printre inovații s-a numărat
un prototip cu primul motor din
lume cu trei cilindri, în doi timpi.

In perioada postbelică marca
a dezvoltat o gamă de modele
și motoare noi. Un motor de 976 cc
cu doi cilindri în 1918 a fost urmat,
în 1924, de modelul Royal Enfield
debutant, cu un singur cilindru
în patru timpi, cu un grup motopropo-
pulsor JAP. Marca deși valorifica
popularitatea motocicletelor cu atât,
producând programe exemplare; un
program de extindere, până în 1930,

a făcut ca serile puternice ale
firmei să includă motociclete mai
mici, de 225 cc cu valve laterale,
și modele mari cu doi cilindri.

În 1931, Royal Enfield a pre-
zentat cel mai renomă model
al său, Bullet, un vehicul cu un
singur cilindru, care s-a impus

la finele deceniuodată cu lansarea
unei variante de 350 cc, care a repre-
zentat punctul de plecare pentru
modelele postbelice ale mărcii.
Inovații au inclus forci frontale
telescopice și o configurație complexă
de suspensie spate, care a prefigurat
utilizarea timpurie a forții pivotante.
Dar a început al Doilea Război
Mondial și, pe lângă producția de
vehicule practice, precum Flying Flea,

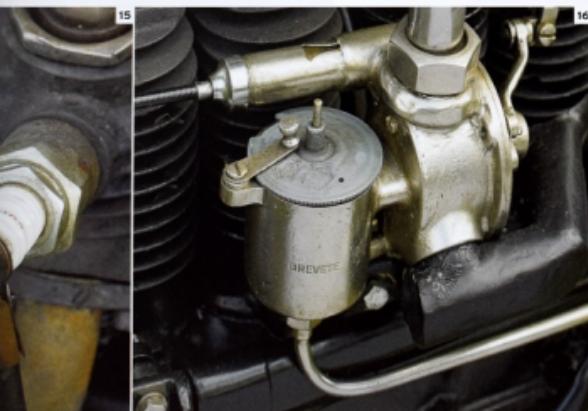
care puteau fi parașutat într-o cușcă
împreună cu trupe aeroplane, Royal
Enfield s-a reorientat către producția
de articole speciale pentru război.

În dezvoltarea bruscă a economiei
postbelice, Royal Enfield a continuat
afacerea de unde rămasese, introduc-
când amortizoare frontale telescopice
și forță pivotantă spate pe modelul
J2 din 1947. În 1949, a fost lansat
un model cu motor de 500 cc cu do-



Atractie pentru tineri!

La finele anilor 1950, Enfield și-a diver-
sificat producția cu modele urbane cu
capacitate mai mică, precum Crusader
de 250 cc pentru tineri.



Indian Scout

Dacă Indian Scout a fost o legendă, atunci Scoria 101 a fost numărul acelașă. Dacă ar trebui aleasă o motocicletă care să reprezinte istoria cu două roți a Americii, această ar trebui să fie Scout; dacă ar trebui aleasă o varianta a Scout, atunci aceasta ar fi 101. Performanță, fiabilitate, agilitate, durabilitate, Scout 101 le avea pe toate – conținându-motocicleta 100% americană.

SPECIFICAȚII

Model:	Indian 101 Scout (1928)	Transmisie:	Trei viteze
Asamblare:	Springfield, SUA	Suspensiile:	Furci frontale cu arc lameră, de tip oscilant longitudinal; rigidă spate
Producător:	JT 430	Frâne:	Un singur tambur cu sabot împins înainte, fără și spate
Structură:	Cadru pendular rigid	Viteză maximă:	115 km/h
Motor:	745 cc doi cilindri în „V”		
Putere:	18 CP		

Respect pentru oameni și cărți



Vehicule sport (continuare)

Până la finele anilor 1920, numeroși producători au renunțat la rezervorare de carburant plăte, în formă de cutie, în favoarea unor rezervorare integrate cu șaua, mai elegante și mai aerodinamice, numite rezervorare-șa pe baza modului în care erau montate pe cadrul motocicletei. Cadrele tubulare cu capete rigide erau standard, dar au existat încercări curajoase de ieșire din formatul „motor într-o motocicletă”.



▷ Francis-Barnett Super Sport 1927

Origine Marea Britanie

Motor 112 cc, un singur cilindru

Viteză maximă 97 km/h

Cadrul prinț în bolturi putea fi demontat și impachetat într-o geantă de gojă. Micul motor Villiers Super Sport a doborât numeroase recorduri de viteză.



△ Ardie 500 1927

Origine Germania

Motor 490 cc, un singur cilindru

Viteză maximă 90 km/h

După moarte fondatorului Arno Dietrich, familia Bendt a preluat și a construit vehicule convenționale și puternice, ca acest model cu motor JAP britanic și cutii de viteze Hurth.

▷ Zündapp EM250 1927

Origine Germania

Motor 249 cc, un singur cilindru

Viteză maximă 97 km/h

„Motocicleta universală” Zündapp din 1927 a fost înlocuită în 1928 cu acest model 250 în lungulăță, în doi timpi, cu cadrul răsucit și funcții diversifică. Modelul a devenit un best-seller.



▷ Norton Model 18 1927

Origine Marea Britanie

Motor 490 cc, un singur cilindru

Viteză maximă 126 km/h

Aceasta este o versiune de stradă a primului model Norton cu motor cu un singur cilindru cu suport în capătăgitor al curselor Sidecar și Senior TT din 1924 și deținător al recordului mondial pe 1 km – 143,59 km/h. Modelul 18 pentru stradă s-a produs până în 1954.

△ Schüttoff F350 RS 1926

Origine

Germania

Motor 348 cc, un singur cilindru

Viteză maximă 113 km/h

Arthur Schüttoff a reprezentat mecanica în cadrul unei societăți de construcții de la Berlin. În patru și doi timpuri între 1923 și 1926, model 350 cu patru valuri și-a adunat multe victorii de succes pe pistele de curse. Această firmă a fost preluată de Dkw.

