

# Lord se je odkril

**Novi Anglež je izredno eleganten – Motocikel je bogat dobrih rešitev – Vrhunsko ličanje in cena**

Lord Alexander Hesketh ni neznan ime, saj je pred leti uspešno nastopal v avtomobilskem cirkusu formule ena s svojimi dirkačniki. Potem pa je podlepel veselje do motociklov in sklenil, da bo razpadlo motoristično angleško slavo postavil na noge s svojim motorjem, ki bo »najboljši na svetu«.

Minilo je nekaj let in Lord je obljubil izpolnil. V svoji tovarni Hesketh Motorcycles Ltd je do sedaj izdelal že 300 svojih motociklov.

Prvega Hesketha smo videli na lanskoletnem salonu motociklov v Londonu, pa tudi na angleških cestah niso bili številni prototipi nikakršno preseñejenje. In govorilo se je seveda veliko. Nekje v začetku pomladi je prispeval govorica o začetku proizvodnje, »ki pa ni izgledala kdo vamo kako resno!«

Toda je! Tristo motociklov je bilo prodanih za med in naslednje leto naj bi Heskethova tovarna v Daventryju izdelala že 2000 lordovih motociklov.

Predstavitev in testne vožnje Hesketha V 1000 so bile v začetku jesenji na lordovom posvetu. Pri povabljencih je bilo čutiti nekoliko črnogledo obarvan razpoloženje, kajti veliko je bilo že pozkušev v načrtov, da bi ponovno oziveli angleško motociklistično proizvodnjo in iz vsakega takega pozitiska je izpadlo gnilo jaje. V današnjih dneh japonske prevlade je vsekakor avanturo zasnovati popolnoma nov motocikel, ki bi povzročil revolucijo.

Alexandru Heskethu je nekaj takrge le uspelo. Do skrajnosti je izkoristil svoj bogat potencial razvojnih oddelkov, ki izdelujejo okvire in pripravljajo motorje za dirkalna moštva formule ena, Lotus, Williams, Ligierja...

## LORDOVSKA ELEGANCA

Motocikel je res nekaj posebenega. Uspel je design, ki je mešanico novih prijermov in preživljenih elementov daje motociklu svojevršen šarm. Rezervoar, sedež, bočne obrobe, maska pred motorjem



Drag in dopadljiv motocikel s pretežkim in preglašnim motorjem. V pripravi je model odel v popoln aerodinamični oklep.

in oklepki z blatniki se prijetno ujemajo. Višek obdelave predstavlja ličanje omenjenih delov, od katerej je le rezervoar pločevinat. Barvanje poteka v osmih fazah! Vsaka od osmih faz ličanja se utrdi v peči in na koncu sledi lesketajoča bordura. Kupec lahko izbira med rdečo z zlatimi ali črnimi bor-

durami ter zlati obarvanimi kolesi in črnim okvirom, ali ponikljan okvir, ostalo s kolesi vred vse črno ter zlatimi obrobami. Prava paša za oči!

Enako raven kvaliteti, kot ga ima ličanje, kažejo vsi drugi sestavnici deli, obdelani do potankosti. Nikjer ni videti malomarnih



Armatura je zakrita za drobnim aerodinamičnim oklepom. Števci in komandne ročice so japonske izdelave in še vedno najboljše v tem času.

## Tehnični podatki

**Motor dvovaljni na V pod koton 90°, vrt. x gib 95 x 70 mm, prostornina 992,3 kubika, kompresija 10,5 : 1, štirje ventilji in dve odprtini gredi na valj, krmiljenje preko verige, dva uplinjača Dell'Orto PHF 036, včig elektronski Lucas.**

**Prenos moči** – primarni preko zobnikov, večnamerna sklopka v oljni kopeli, petstopenjski menjalnik in sekundarni prenos z verigo.

**Okvir** dvojen cevni, spodaj odprt; prednja teleskopska vilica Ø 38 mm, zadaj dva plinska blazilec, zavora 3 x bremsko Ø 280 mm.

**Teža** In zmogljivosti: 227 kg, rezervoar 22,5 litra, hitrost čez 220 km na uru.

zvarov ali grobosti pri odlitkih kartirjev ali valjov. Splošna ocena je, da so finalna dela opravljena za stopničko bolje, kot smo navajeni tudi pri najdražjih Japoncih.

Ta ocena pa v popolnosti ne velja za motor, ki prav po Ducatijevo brbotu, toda tudi neverjetno glaso žvenika, kot upahan dirkaški. Čudni glasovi prihajajo od verig, ventilov in predvsem iz menjalnika. Marketing manager P. Gaydon je na to pripombo povedal, da so angleški testjeri to že pred časom kritizirali in da so popravki že pripravljeni. Pač, otroške bolezni.

Heskethov motor je na moč podoben Ducatijsevemu, torej štiritaktni dvovaljni z valji na V v smeri vožnje. Valja sta postavljena pod koton 90 stopinj, z vrtino 95 mm in gibom 70 mm.

Kompresija je 10,5:1, motor pa doseže največjo moč pri 7000/min in se čez to mejo ne vrati preveč rad, zato pa močno vleče med 3000 in 6500/min. Moč motorja ni znana, govorijo se o 63 kW in navadu 110 Nm pri 4500/min. Za motor pravijo, da je sicer »simpatičen«, le ohišje je preveč zajetno in nekoliko »za modo«. Da so dimenzije nekoliko vprašljive, prica teža motorja: 102,3 kg, kar je za dvovaljnik pretirano.

Če je motor pretežak, pa je zato okvir prav tako pesres. Le 13,3 kg tehta kompleten z nihajko. Narejen je iz Reynolds cevi, na spodnjem delu odprt ter okoli glave okvira močno ojačan. Prednja teleskopska vilica ima krake Ø 38 mm, zadaj pa blazila sunke dva Marzocchi plinska blazilnika.

Zelo lepa so petkraka kolesa, skovičena iz dveh polovic. Zavore so kolutine Brembo, premera 280 mm.

Testne vožnje so pokazale, da 227 kg težak motocikel lahko uboga voznika, kar je odlika nizkega težišča. Zaradi strogih policajev največje hitrosti ni bilo mogočno izmeriti, toda do 160 km na uru je motocikel miren in v ovinkih stabilen. Zavore – brez pripomb, zadek je v vsakem pogledu miren. Med vožnjo je največ graje prislužil trd, netočen in hrupen petstopenjski menjalnik, pa tudi sklopka je menjala svojo poslušnost z rastjo temperaturo. Motor je po lastnostih vreden povhale, močan že do 2500/min dalje in nato vse do medju sedmih tisočakov dobro vleče. Tu pa postavi zapik in siljenje odločno zavrza. Pa hrupen je pretirano, toda to bodo verjetno konstrukcijski popravki opravili. Kajti motocikel, ki stane yamaha XS 1100 in pol, mora biti le nekoliko tišji. Izvrstna končna obdelava vsega le ne otehta.