

SUPERSPORT

Marko Mihič, hitrostni dirkač iz AMD Domžale, je svojo čistokrvno yamaha TZ 250 postavil konec lanskega leta v kot.

»To je predrago,« je ugotavljal, ko je sešteval, koliko denarja pogoltne vzdrževanje pravega dirkalnega motocikla. Ta ne zmore odpeljati 300 kilometrov brez posegov v drobovje, ki vseskozi zahtevajo nov, svež material.

Honda CBR 600 F je bil obetaven izzik: zmerna nakupna cena, zmerni stroški za dirkalno pripravo motocikla, obvladljivi stroški vzdrževanja. Možnost nastopov v tujini.

Serijska oprema.
Le merilnik hitrosti je v športu odveč.

Srečali smo se že marca in pogovor je nanesel na hondo 600 za dirkalno rabo. Mihič je menil, da se račun izide. Temu v prid so kazali tudi rezultati dirkačev iz sosednjih držav, ki zmorcejo biti že z malce predeleanim motociklom spoštljivo hitri. Toda našim dirkačem se na državnem prvenstvu ni obetał enakopraven položaj na stezi, kajti razreda supersport 600 še ne poznamo. Superbike, to je bila edina možnost, pa je namenjen 750-kubičnim motociklom z občutno krepkejšimi motorji. Edini adut honde 600 med močnejšimi stroji je bil sam voznik, pa za kakšen kilogram lažji motocikel. Tudi visoko cenjena harmonija Hondinega motocikla.

Igor Akrapovič, visoko cenjeni frizer, ki zmore konfekcijsko tehniko preroditi v spodoben dirkalni motocikel, je vil roke. Štiri honde CBR 600 F so štirje dirkači pritovorni iz ljubljanske Avtotehne, tik pred začetkom sezone. Pritisik je narasel. »Če bi bili motocikli narejeni že včeraj, bi bilo prepozno. Naj spim kar v delavnici?« se je pridružil Akrapovič, ko je z motociklov snemal dirkalni rabi nepotrebne dele: svetlobno opremo, stopalke, izpušno cev, armaturno ploščo, kot zafran drag originalen aerodinamični oklep s sedežem

vred, odvečna stikala. Sočasno je bila na mizi še honda 600 za italijanskega dirkača. Skratka, cirkus.

Mihič mi je svojo hondo izročil po prvi dirki in Portorožu, ko se je izkazalo, da so prvouvrščeni superbike dirkalniki nedosegljivi. Toda honda CBR 600 F je pokazala vse dobre plati in upravičila sloves zelo dobrega 600-kubičnega motocikla. Sijoče rumeno obarvan v barve sponzorja HB International, z lepo izdelanim oklepom in sedežem iz fiberglasa, je z dirkaškim licem motocikel še lepši in agresivnejši od serijskega originala.

Promet na grobniški stezi je bil redek, dan pa pravi za srečanje s hondo, ki ji kupci po svetu pojejo slavospev. Prodajni rezultati kažejo, da je v Evropi še vedno najbolje prodajani motocikel.

Če odmislim dirkaško livrejo, je motocikel v vsem povsem kultivan. Pobožaš gumb zaganjača in motor se oglesi uglašeno, z mirnim tekonom. Pa čeprav je Igor Akrapovič obdelal motorno glavo skladno s predpisi za evropski tekmovalni razred supersport (prireditev sesalnih in izpušnih kanalov, dvig kompresije), točno nastavil odmični gredi, uredil baterijo uplinjačev in pritaknil svoj peresno lahki izpušni sistem 4 in 1 izdelan iz tankostenskih cevi. Znanje in urarsko

ročno delo so motor okrepili za ocenjeno, 10 KM.

Ze po prvem odpeljanem krogu sklenem misel, da je za dirke pripravljeni motocikel še vedno tako harmoničen kot serijski. Rdeče poleje v merilniku vrtljajev se začne pri 13 tisočkah. Le za hip sem jih okusil. Takrat svet preprčljivo hitro izginja za hrbotom. To seveda pričakuješ. Da motor elastično, tekoče vleče skozi celo območje delovanja, pa je manj vsakdanja lastnost dirkalnega stroja. To je pogodu še predvsem začetnikom v dirkanju, ki tako zmorcejo svoje opotekavo znanje kompenzirati s široko uporabnostjo motorja.

Sedaj vem, okusil sem že na Mihičevi yamahi TZ 250 lansko leto: tako kot on rad sedi v motociklu, meni ni pogodu. Za boljše počutje na stroju bi si drugače nastavil krnilo in ročice in predvsem utrdil vzmetenje. Pa se nosilci stopalk so bili pretirano elastični, da bi lahko motocikel začutil za svojega.

Motociklu se je poznalo, da je komajda dobro zapeljal iz delavn-





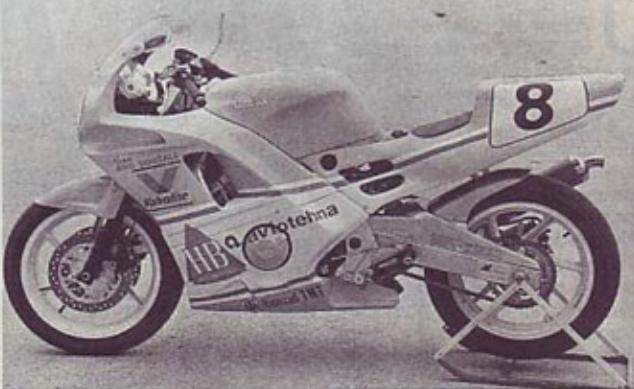
Igor Akrapovič je iz motocikla iztisnil uporabnih 10 KM.

ce, da je odpeljal malo dirkaških kilometrov, da ga Mihič šele kroji in spoznava. Nekaj mesecev kasneje, ko sta se z motociklom ujela, je bil na reškem dirkalnišču že zelo hiter. Z manj napora, kot ga je zahvalovala TZ yamaha.

Tudi to je zanimivo spoznanje, kajti takole, za pisalno mizo, le ne bi verjel, da se je mogoče z veliko-serijskim motociklom z luhoto dirkaško ostro peljati. Toda honda CBR 600 F je dobro zamisljen motocikel, ki zadovolji tudi hudo kritičnega motociklista tako na cesti kot na dirkalnišču.

Cenejše dirkanje je težko urešenicičljiva želja. Razred, ki bi omogočil vstopiti v svet športa s kako-vostnim serijskim motociklom in minimalno dodeloval motocikla, je uporabna in v tujini že preskušena ideja. Hkrati pa je tudi dirkaška šola, ki poceni vodi v vozniske in mehanikarske skravnosti. Honda CBR 600 F je v tem pogledu uporaben motocikel.

Honda CBR 600 F: štitivaljni, štititaktni, vrstni, vodno hlajen motor s po štitimi ventili na valj in dvema odmičnima gredema v glavi. Moč na zadnjem kolesu presega 100 KM. Jeklen dvojni, spodaj odprt okvir, je serijski, le vzmetenje je nastavljeno športnim zahtevam primerno. Serijske so tudi zavore, spredaj 2x kolut premera 276 mm, zadaj 1x kolut premera 220 mm, izpopolnjene s cevmi hidravlične napeljave iz teflona s kovinskim opletom.



Mitja Gustinčič
Foto: Srdan Živulović