

Sto trideset konjev

Honda HIRT: v Italji sestavljen dirkalnik je nastopal v formuli TT 1 na endurance tekmovanjih – Motocikel velja kar 60 milijonov lir

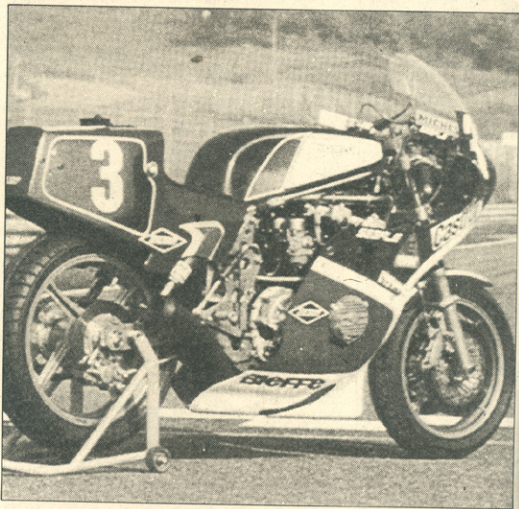
(MIG) – Lansko endurance prvenstvo je bilo silno napeto, pestro in seveda polno presenečenj. Tovarniške in na pol tovarniške ekipe so se nanj vneto pripravile. Toda tekmovalci so med prvenstvom jasno pokazali, da jim 24 urna vztrajnostna tekmovanja niso po godu. Kajti razvoj je segel tako daleč, da so naperi tako za voznika kot za motocikel na celodnevni ostri dirki le prenaporni.

V minuli sezoni so se za slovo najboljšega (kar je hkrati fantastična reklama za cestne modele motociklov) potegovali vsi Japonci, razen Yamaha. Tudi Guzzi se je resno lotil tekmovanj. Toda največji uspeh je tako kot leta 1981 dosegel zeleno obarvani Kawasaki – na prvih štirih mestih so štirje Kawasakijevi motocikli. Honda RS 1000 je pristala na petem mestu, Suzuki na šestem in nato sledi baterija Kawasakijev. Kawasakijeva krofna je bila zmaga na zmagovitem Bol d'Or.

Poleg strogo tovarniško vodenih ekip v endurance tekmovanjih nastopajo tudi na pol tovarniške ekipe pa tudi čistih zasebnikov ne manjka.

V sezoni 1981 je vzbudila na stozah pozornost ekipa Honda – Italia, imenovana HIRT. Toda kljub odlično pripravljenim motociklom in prekaljenim dirkačem niso imeli prave sreče. Toda to še vedno ne zmanjšuje vrednosti teh motociklov. V pretekli sezoni je ekipa izgubila veliko predvsem zaradi drobnih nevednosti ter bojkotom tekmovanja 24 ur Montjuicha v Španiji. To tekmovanje so bojkotirali tudi Kawasakijevi, Hondini in Suzukijevi moje.

Konec lanske sezone so pri HIRT svoje tekmovalne dragulje razgallili pred peščico izbranih iz novinarskih vrst.



Barve so kot pri matičnih motociklih, toda veliko dela in znanja je italijanskega

Tehnični podatki

MOTOR štirivaljni štiritaktni zračno hlajen, uplinjači Keihin o 31 mm. Teža motorne grede 9,100 kg, teža motorja 93 kg. Moč 90 kW pri 9800/min. Večploščna sklopka v oljni kopeli, petstopenjski menjalnik.

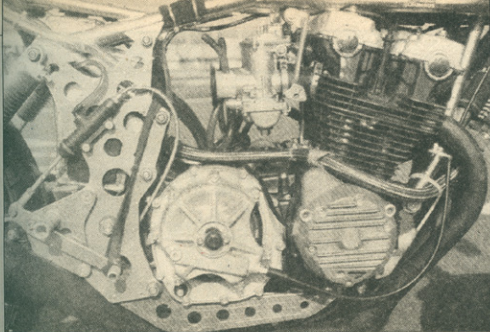
OKVIR cevni, teža 6,900 kg. Nihajka iz magnezija, teža 3,5 kg. Medosna razdalja 1400–1420 mm, prednja vilica s kraki o 40 mm, hod 145 mm. Zadaj dva Fox blažilca, hod 140 mm. Zavore: spredaj dva samonastavljiva koluta o 300 mm, zadaj kolot o 230 mm. Gume Michelin, spredaj 12/60 x 16, zadaj 16/70 x 18.

TEŽA 178 kg. Posoda za gorivo s prostornino 24 litrov.

Fantje sprva sploh niso verjeli, ko je prispelo sporočilo, ki je vabilo v Mugello.

»Kakšen test neki! Tisti iz ekipe se bodo vozili kot nori, mi pa bomo odpeljali kakšnega pol kroga, ali pa še to ne,« so bili komentarji. »Pa še Mugello. Pa tam ja vedno dežuje.«

Toda pesimistično razpoloženje je bilo odveč. Mugello je bil na srečo tople obsijan, na stezi pa so, čakale tri honde –

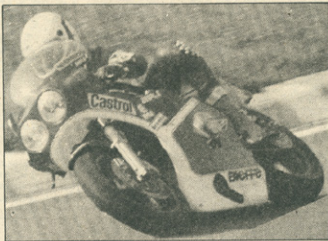


Motor je dokazal, da je vzdržljiv in z močjo v širokem razponu vrtljajev

HIRT 1000 – samo za novinarško smetano.

Segale, znani frizer hondinih motorjev, je glava v ekipi.

Brez zaskrbljenih gub na obrazu je odstopil za test dirkalnike letnika 81 in 82. Ti motocikli nosijo dobršen del njegovih sposobnosti – okvire je sam zasnoval, tudi na motorju je bilo veliko storjenega. Cena motocikla je astronomska. In da bi ga raztreščil novinarski »dirkač«? Toda Segale je bil pripravljen ustreči.



Za ogrevanje so bili motocikli obuti v trše gume, tudi izpuhi so bili prikušeni, položaj krmil pa še vedno ukrojen po potrebam dirkačev ekipe HIRT.

Toda, če nisi navajen – ne gre.

Pred ovinkom premišljevat kam prestaviti – to pa tudi ne gre.

Kljub 178 kilogramom je motocikel lahкотen in kljub 130 konjem tudi lahko vodljiv.

Voznikov položaj je prijetnejši kakor pa pri GP motociklih. Na endurancu je pač treba vzdržati za krmilom dlje, zato so stopalke ravno prav privzdignjene, tudi krmilo ni pretirano navzdol priostreno. Široko zassekana posoda za gorivo sili noge in roke navzven.

Po dobrih 1000 metrih motocikel zmore pokazati zavidljivih 270 km na uro... Pa ni zato niti dirkaško nemiren in okoren pri nizkih vrtljajih. Od spodaj potegne, no, malce

okorneje od modela 900 – cestnega namreč. Pri štirih ti-sočakah oživi, od 5500 vrtljajev pa vse do 10.000 pa daje od sebe vse najboljše, kar zmore.

Moč narašča mehko, enakomerno. GP motocikli iste moči so pravi grobijani, kar se tiče naraščanja moči. Dvotaktniki, pač!

Desni ovinek... slick gume vlivajo zaupanje, ki sili v lahkornost... koleno se dotika asfalta, plin do konca, rahlo predčasno... slick na zadnjem kolesu kaže, da ne trpi takih manir, drsi... honda zarita. Šlo je. V naslednjem ovinku ista pesem, toda motocikel drži smer. Segale je res odlično ukrojil okvir, ki kroti 130 konjsko vprego litrskega motorja.

Okvir je cevni, iz cevi firme Columbus (debelina stene 1,1 mm) tehta 6,90 kg. Iz magnezija vilit nihajka pa 3,5 kg. Okviru je moč spreminjati geometrijo. Prednja vilica je opremljena z anti – dive sistemom, sicer pa je italijanski izdelek.

Zadnja dva blažilnika sta firme Fox s 140 mm hoda.

Motocikel odlično zavira. Zato skrbita na prednjem kolesu dva samonastavljiva Brembo koluta ø 300 mm, zadaj pa klasični kolut, prav tako Brembo, ø 230 mm. Dobri vodljivosti pa pripomore tudi prednje 16 colsko kolo – po današnjih zahtevah pač.

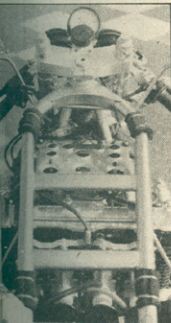
Motor je zares dragulj. Podatki o podrobnostih v drobovju so pač ljubosumno varovana skrivnost. Toda pri 9800 obratih zmore krepko prek 120 konjev, napajajo ga štirje Keihinovi racing uplinjači. Motor tehta 93 kg.

Testni dan so fantje pričeli ob enajstih, ob dveh popoldne pa so prav neradi zaključili.

Dobrih šestdeset milijonov lir vredni motocikli so ostali v enem kosu. Ob zaključku in v dobrem razpoloženju je bilo slišati tudi nekaj o tem, kako bi bilo tepo, če bi pri HIRT rabili še kakšnega dirkača...

DIRKAŠKI OBČUTKI

Za finale so fantje zamenjali izpuhe s tistimi pravimi, odprtimi. Tudi zajetne Michelinove slick »valjarje« so nataknil na kolesa in po osebnih željah nastavili krmila, predvsem prestavne ročice – pač, dirkači ljubijo pretkanje s prvo »navzgor« ter ostalimi »na dol«. Pravijo, da je tako v ovinkih varneje, da menjalnik ne ostane v nevtralnem položaju.



Okvir iz Columbus cevi je ukrojil Segale