

Honda MVX 250 F

Kot osnova je služil politrski dirkalnik – Za začetek bodo motocikel uživali le Japonci

Pri Hondi resnično ne mirujejo. O dirkalnikih izpod zlatega krila je bilo že veliko ročnega. Sledila je razširitev na privatne tekmovalce. Tekmovalne izkušnje pa so bile v hipu prelite tudi na serijske motocikle. Ti so bili deležni nove konstrukcije sklopke, ki blaži sunke prenosa moči na zadnje kolo. Šed dirkalnih programov pa je tudi novi 250 kubični motocikel, ki predstavlja pravo svežino na motociklističnem trgu. Toda za zdaj le na Japonskem.

Dolga leta si je četrtlitrski razred športno navdahnjenih cestnih motociklov svojila Yamaha s poskočnim modelom RD 250, ki je bil sprva vzor slavnemu dirkalniku, nato pa je po njem podredoval številne izboljšave. Dokaj obistem času pa sta Yamahi segla v skledo tako Suzuki (s štiraktaktnim 250 kubičnim motorjem) kot Honda, ki svoj motocikel prodaja na domačem tržišču že nekaj tednov.

Motor nove honde je nastal iz zasnovane politrškega dirkalnika NS 500, ki sta ga lani predstavila Lucchinelli ter Spencer. Cestna izvedba od tekmovalne rahlo

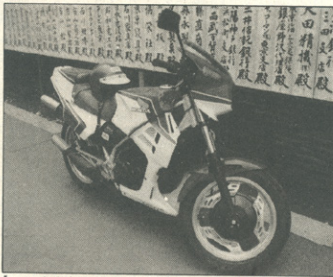
odstopa – zunanja valja sta horizontalna, srednji pa vertikalni. Motor zmore kar štirideset konjev pri 9000 vrtljajih v minuti. (Temu je sledil odgovor Yamaha, da bo kmalu predstavila model RZ 250 s kar 43 »konji« v motorju).

Honda MVX tehta le 138 kilogramov (»suhe« teže), kar ji hkrati s prednjim 16 colskim kolesom zagotavlja izredno gibljivost. Motocikel je lahkoten za upravljanje, hkrati pa se ponaša z odlično lego na cesti.

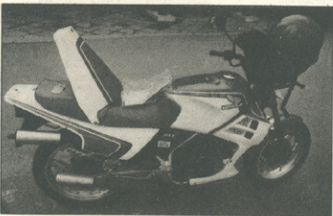
Motor (osnovne dimenzije 47x48 mm, prostornina 249 ku-



Štiriglat žaromet in smerokaza sta vkomponirana v polovični oklep. Prednje kolo je 16-colsko



Sporten izgled, kombiniran z visokimi zmogljivostmi in visoko ceno



Rep sedeža je moč sneti in pridobiti prostor za sopotnika

bikov) je pravi poskočnej, saj motocikel prepelje 400 metrov z mesta v 13,7 sekunde in doseže hitrost 180 km na uro! Kompresijsko razmerje je 8:1, za napajanje z gorivom skrbijo trije Keihin uplinjači premera 20 mm. Tekmovalnemu duhu je namenjen tudi šeststopenjski menjalnik. Halajenje – vodno s črpalko.

Čiste, športno prirojene linije dajejo motociklu vplečen ter agresiven videz, ki ga dopolnjujejo trije zajetni (dirkalno) ukrojeni izpuhi. K agresivnemu videzu prispeva svoje tudi aerodinamičen oklep iz dveh polovic gornjega z vgrajeno lučjo ter smerokazi ter spodnjega V, ki obema vodni hladilnik. Zanimiva je tudi rešitev sedeža (poznano že od Laverde), ki mu je moč sneti rep in tako pridobiti prostor tudi za sopotnika. Praktična ter filigransko obdelana rešitev.

Slišati je že, da pri Hondi dozoreva tudi 400 kubični motocikel enake zasnovne. Ob tem pa pri Hondi poudarjajo, da jih poročje dvotaktnih motorjev ne zanima. In da je novi motocikel namenjen predvsem domačim motoristom, ki pogrešajo poskočnosti v najcenejšem razredu motociklov (motocikli z motorji večje prostornine so krepko obdavčeni, prodaje preko 750 kubikov pa sploh ni). Tu mladi Hondi očitajo previsoko ceno motocikla, ki krepko presega ceno konkurenčnih motociklov. Je pa res, da so tudi zmogljivosti večje.

Nova honda je ugledala tudi tekmovalno stezo. Za tekmovalne serije Metzeler 250 s serijskimi motorji jo je pripeljal z Japonske nekdanji mehanik dirkača Stu Avanta

Motocikel je pred dirko prepeljal slabih sto kilometrov potrebnih ur za nujno utekanje motorja, nato je sledil štart. V prvi vožnji je bil peti za kvartetom yamah LC, v drugi pa za mesto boljši. Nekaj težav je bilo zaradi slabo nastavljenega vzmeta, toda za krst je bila uvrstitve še kako odlična. Informacija pravi, da so tekmovalci zaskrbljeni, ker je nova honda nevaren tekmecek dvotaktnim yamaham.