

Vozili smo:
HONDA NSR 250 R



BLIŽNJE SORODSTVO

Sorodstvo je očitno. S pravo, dirkalno hondo 250 namreč. S tistimi motocikli, s katerimi so tako silovito hitri Cardus, Bradl, Zeelenberg, letos tudi Cadalora. Replica je namenjena tistim motoristom, ki nosijo čelado v barvah svojih zveznikov. Motocikel sicer ni narejen pri HRC, pa zna kljub temu ogreti kri.

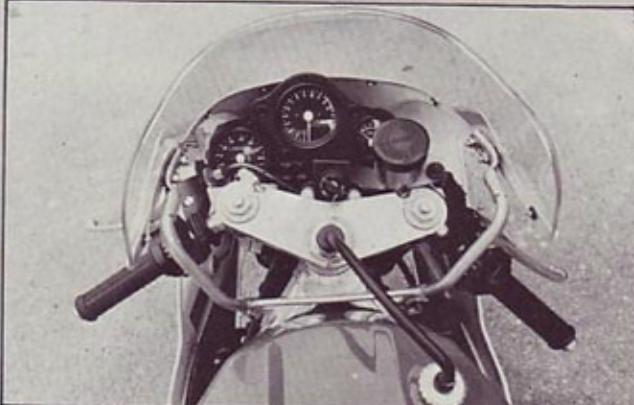
Veste, pravi greh bi bil takle sladkorček peljati samo po preobljudnih cestah. Tu prideš navzkrž z zakonom, postane nevarno. Pa tudi okolje ni pravo.

S hondo NSR 250 R se morate podati na dirkališče. Tam nastaviti



Le sedež za sopotnika in luči kažejo, da je motocikel namenjen vsakdanji cestni rabi.

Sprednji del – par delno plavajočih zavornih kolutov



Vozniku na očeh: merilnik vrtljajev, desno termometer, skrito levo merilnik hitrosti

vzmetenje. Si navleči dober usnjeno kombinezon s ploščicami ob kolennih. Si tesno zapeti čelado. Poprositi spremjevalca, da s stoparico beleži čase na krog. In zapeljati v asfaltni vrtljak.

Enako lahko storite tudi na organizirani dirki, če z motocikla snemate steklene dele in ga opremite s startnimi številkami.

Je že res, da je motocikel izdelan predvsem na vsakdanjo rabo in kot tak tudi tekoče vozen in tih. Toda na asfaltu dirkališča in pod odločnim voznikom pokaže, da ima korenine v »sorodstvu«, ki se v rokah dirkačev poteguje za silno pomembne desetinke sekunde, za blesteče pokale in slavo.

Honda NSR 250 R se veselijo predvsem japonski motoristi, ki jim zakon omejuje vožnjo s težjimi in močnejšimi motocikli. Pa imajo tako na dosegu roke dragulje, šibkeje v kubikih, toda zelo močne, kar zadeva opremo in zmogljivosti.

Letos je motocikel kot redkost na evropskih tleh dosegelj domaćim motoristom zaradi športnega posluha firme Mel iz Novega mesta. Ta nam ga je za preizkus pridelala na grobniško dirkališče in tako naredila tisti korak, ki Hondinemu zastopniku za Jugoslavijo ne uspe.

Motocikel, ki smo ga vozili, sicer ni najnovješji model – ta je še popolnejši, s kot banana ukrivljeno polovico zadnje nihajne vilice. Toda modela 91 tudi na lanskih salonih ni bilo mogoče videti.

Honda NSR 250 R je zanimiv motocikel, ki se postavlja ob bok kawasakiju KR 1S, suzukiju RGV 250 in yamahi TZR 250. Je izrazito športno zasnovan, s številnimi karakteristikami, ki veljajo za hitrostne dirkalne stroje, in kot tak

namenjen dokaj ozkemu krogu kupec, športnih navdušencev, ki vedo, kaj lahko od tega motocikla pričakujejo. In tega je, verjemite, med replicami veliko.

V razredu motociklov replica velja, da sledijo tehničnim tokovom, ki odlikujejo 250-kubične motocikle GP. Tako ima tudi honda NSR 250 R enako zasnovan motor. To je dvovaljni dvotaktni agregat z valji na V, vodno hlajen. Dihata prek dveh uplinjačev Keihin in prek lamelnih ventilov. Ugodnejšo krivuljo moči pri nižjih vrtljajih motorja pa omogoča par elektronsko krmiljenih ventilov izpušnih kanalnih valjev motorja. Lamele v kombinaciji z izpušnimi ventilami so zares uporaben detalj v dvotaktni tehniki, saj omogočajo visoko moč motorja in hkrati ugodne vozne karakteristike tudi pri nižjih vrtljajih. Tako se današnji dvotaktni agregati ponašajo z močjo, ki so jo imeli hitrostni dirkalni motocikli še pred slabimi desetimi leti. In hkrati ponujajo zelo širok razpon uporabnih vrtljajev, tako da je tudi vožnja v mestni gnezci neproblematična – za motor in voznika.

V prečni smeri zelo ozek motor je obešen v aluminijastem okvir box, izdelan iz dveh močnih nosilev pravokotnega presega, ki sta spojena v najkrajši smeri z glavo okvirja in ležiščem zadnje nihajne vilice. Ti elementi okvira pa so aluminijasti odlikti, privrjeni na oba nosilev. Kombinacija nosilev z odlikiti se je namreč v serijski proizvodnji izkazala kot optimum med proizvodno ceno in lastnostmi, ki jih mora izpolnjevati dober okvir. In tako postala pri vseh proizvajalcih cestnih športnih motociklov uveljavljen prijem. Zadnji del okvira, ki podpira sedež, je na os-

novo privjačen, kar je ugodno ob morebitnih popravilih zaradi deformacij ob padcu. Okvir pa je, ob glavi, že opremljen z ležiščem za ustavitev blažilnika krmila. Ta je priporočljiv, če je motocikel namejen rabi na dirkališču.

Klasično, toda zelo spodobno je tudi vzmetenje motocikla. Sprednji del je podprt z oljno vzmetno teleskopsko vilico s teleskopom premera 41 mm. Vilica ima na gornjem koncu vijake za večstopenjsko nastavitev trdote vzmetenja. Blažilnemu elementu pa je mogoče spremenjati karakteristike le s primerno menjavo olja v teleskopih. Pač odvisno od zahtev, ki jih ima voznik.

Zadek sestavlja aluminijasta nihajna vilica, podprtta z mono blažilnikom v Hondinem sistemu ročičevja pro-link. Blažilnik je vpet v motorjem, vertikalno, in na stavljiv.

Veliko podobnosti z dirkalno hondo RS 250 R najdemo tudi pri opremi motocikla replica. Kolesi iz aluminija sta enako oblikovani, s po šestimi kraki U-preseka. Podoben je tudi zavorni sistem: predaj dva delno plavajoča, opazno olajšana zavorna kolata Ø 280 mm, zadaj pa ima motocikel en fiksni zavorni kolci premera 220 mm z nad nihajno vilico pričvrščenimi kleščami. Tako kot na dirkalnem motociklu ima tudi replica ročico prednjega kolutnega para opremljeno s kolescem za nastavitev odmika od krmila. Rezervoarček zavorne tekočine je vdelan ločeno od ročice. To pa pomeni, v primeru nerodnega padca nižje stroške popravila.

Veliko podobnost opazimo tudi v oblikah motocikla. Enako kot na dirkalniku so urezani rezervoar z goriva, sedež z bokoma, podaljša-



nima do okvira motocikla, prednji blatnik in seveda aerodinamičen oklep. Honda NSR 250 R je namejena tudi (ha, ha!) vožnji v dvoje. Zato ima rephek sedež mehko oblazinjen (pod njim pa predal za drobnarje) in visoko nad izpuhi pritrjeni nožni opori. No, za zanjubljence ali pa za silo – sprejem-

Predvsem športne oblike. Svetila so (skorajda) zasilna

Ročico zavore je mogoče nastavljati v odmiku od krmila.



Motor je obešen v aluminijast okvir



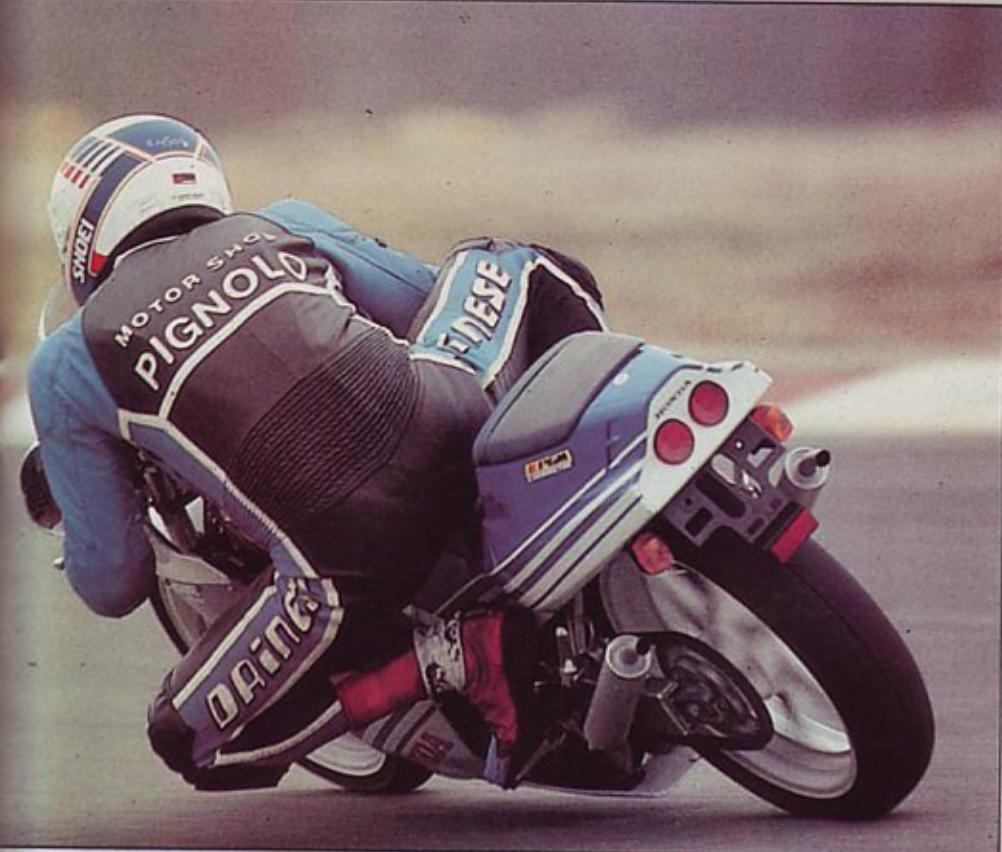
Tehnični podatki

Motor: dvovaljni – dvotaktni – z valji na V – vodno hlajen – v sesalnem kanalu lamelni ventil in izpušni kanal elektronsko voden izpušni ventil RC – vrtina in gib 54×54,5 mm – prostornina 249 Kubik – kompresijsko razmerje 1:7,5 uplinjač 2x keihin Ø 36 mm – elektronski vžig. Največja moč 45 kw in 10.500/min.

Prenos moći: primarni zobiški – večploščna sklopka v oljni koplji – šeststopenjski menjalnik – vriga na zadnje kolo.

Okvir: dvojen box aluminijast – kot glave 23° – spredaj teleskopska vilica s teleskopom Ø 41 mm – zadaj spredaj 3,00×17 z gumo 110/70-17 – kolo zadaj 4,00 – 18 z gumo 140/60 – 18 – zavore spredaj kolutne 2×Ø280 mm – zadaj kolutna Ø 220 mm

Dimenzijs: dolžina 1960 mm – višina 1080 mm – širina 770 mm – mednosna razdalja 1336 mm – teža z oljem in vodo 136 kg



ljivo. Vam pa povem, da bi tale motocikel najraje vozil sam. In kot že rečeno, na dirkališču.

Motocikel je opremljen z nožnim zaganjačem, kar je bolj nedobna varianca. Toda za racing repliko povsem sprejemljiva in po teži najugodnejša. Kajti teža ima eno od pomembnih vlog: motoci-

kel tehtá z vodo in vsemi olji 136 kg. Kar pomeni, da je, olajšan dodatkov za cestno rabo, po teži zelo blizu dirkalnemu motociklu.

Voznik položaj v sedežu je bolj dirkaški kot udoben. Sedež je prijetno tesen, zadaj dovolj visok in v oporo telesu. Dvodelen krmitlo je športno priostreno navzdol in

sili voznika v sklonjeno dirkaško držo. Tako ima pred očmi predvsem cesto in merilnik vrtljajev motorja s termometrom hladilne tekočine ob desni strani. Merilnik hitrosti je pričvrščen ločeno, močno v levo in očem malec skrito. No, na dirkališču tako ni časa gledati nanj.



Motor rād vžge in deluje tako tibó, da se sosedje nikakor ne smejjo razburjati zaradi hrupa, ko se grevate motor, kar je vsekakor priporočljivo.

Menjalnik rad zdrkne v prvo prestavo in sklopka daje zelo natančen občutek. Motocikel odpeje gladko, brez siljenja v visoke vrtljaje in že takoj pokaže, da je uporabno prožen ter v rokah igrivo lahket. Tudi natančen v smeri. In tako popolnoma prijazen in nezahteven za vožnjo.

Že po nekaj ovinkih na grobniški stezi je sošitje voznika z motociklom popolno. Vse ročice za upravljanje so tam, kjer morajo biti. In voznikov položaj za hitro vožnjo naraven. Nemoteč. Tako da se lahko voznik povsem prepusti vožnji in užitkom, ki jih je mogoče doživeti le na dirkaškem asfaltu.

Klub cestni obutvi ima honda NSR 250 R dobro lego na cesti. V ovinkih dovoljuje nagibe »do konca«, s polnim občutkom varnosti. Brez oklevanja in nenatančnosti dovoljuje tudi popravke v smeri. In ker je motocikel lahek, je hitro spremnjanje smeri v dvojnih ovinkih igrivo lahket.

Ceprav ima spredaj kolute premera 280 mm (konkurenca se je že oskrbela s 300 mm in večjimi koluti), zavira motocikel zelo dobro. Tako da si je mogoče dovoliti tudi zaviranja »v zadnjem hipu«. In kljub temu da smo ga priganjali po stezi »do konca« zavore niso pokazale znakov popuščanja.

Nadvuši tudi motor. Vrti se mehko. Tekoče vleče od nizkih vrtljajev in tako dovoljuje tudi voziške napake, zaradi katerih ni treba prestavljati v nižjo prestavo ali si pomagati s sklopko. Natančen je tudi menjalnik, ki vklaplja brezhibno in hitro. Motor v celoti je vsekakor zelo dober element tega motocikla.

Honda NSR 250 R je s kawasakijem KR 1S na našem trgu motocikel za ljubitelje hitre vožnje in tudi športa. Kajti z menjavo gum za par tekmovalnih, z odstranitvijo luči in drugih za stezo nepotrebnih delov si je mogoče omisliti tudi dirkaške vikende.

V vsakdanjem prometu pa, priporočam, previdno. S kolenom na asfaltu je mogoče zapeljati v nesrečo!

*Mitja in Samo Gustinčič
foto: Srđan Živulović*