

## Vozili smo: HONDA RC 30

*Spoznalni dan je pripravil HB Racing team YU: na dirkališču v Reki so zvrstili svoje sončno rumeno obarvane dirkalne motocikle. Steza je bila rezervirana samo za nas. In prav tako motocikli.*

*Prvič do sedaj: štirje domači dirkači, sponzorstvo svetovno znane znamke HB, vsi v enakih barvah, tudi enako obarvana oblačila, ter predstavitev javnosti na profesionalnem nivoju. To pomeni, da se poslovnost seli tudi v motociklizem.*

*Tekmovalna ekipa HB Racing team YU: z yamaha TZ 250 Marko Mihič (št. 69), s hondo RC 30 s št. 3 Josip Drmeš in s št. 18 Robertino Radman, s hondo RS 125 R Robert Hmeljak.*



Zgledno, ni kaj! Ekipa za nastope v hitrostnem prvenstvu Jugoslavije je zrasla v rokah očeta in sina: duet Srdoč je v hitrostnem športu dobro znan. Letošnje leto je zanj prva sezona, v kateri nastopata kot vodji in organizatorja ekipa, s katero želita v domači motošport vnesti nove, profesionalne prijeme in omogočiti svojim tekmovalcem, da se posvetijo predvsem dirkanju.

Denarji, ki se ta hip prelivajo v ekipi (iz sponzorskih naslovov) so še daleč pod potrebami. Toda storjen je bil prvi, odločilen korak. In ekipa je tu.

V razredu superbika ima ekipa dva dirkača: Josip Drmeš iz AMD Karlovac je pričel dirkati v letu 1987 in do sedaj si je privozil enkrat drugo in enkrat tretje mesto v državnem prvenstvu; Robertino Radman iz AMD Rovinj pa je začel dirkati lansko leto in je ta hip v ekipi »vaje-nec«. V barvah ekipe, toda brez pomoči.

Oba vozita hondo RC 30:

# RUMENO

Radman motocikel letnika 90, Drmeš letošnji letnik. To sta na pogled enaka, toda v mnogočem različna stroja. Lanski motocikel je skorajda serijski, letošnja honda RC 30 pa je zares prvoklasno žrebe. Z vdelanim kitom za frizuro in iz Superbike Centra, torej iz magičnih rok Igorja Akrapoviča.

Kdor si je ogledal jugoslovansko dirko evropskega prvenstva, ve, da je motocikel, ki ga je takrat Josip Drmeš prvič vozil v dirki, izredno dobro sestavljen.

Saj je, kljub dokaj rezervirani vožnji Drmeša, ki se je zavedal pomanjkanja treninga in zahrbtnosti mokre steze, motocikel zdravo pel in tudi ubežal precej bolj znani konkurenci.

## HONDA RC 30-90

Honda RC 30 s tekmovalno številko 18 na oklepu je lanski model. S tem motociklom je lani vozil Josipovič in tako bil med prvimi pri nas, ki so segli po tem dragem, a obetavnem motociklu. Za hondo RC 30 namreč velja, da je odličen serijski izdelek, namenjen bolj dirkalni rabi kot turističnemu prevažanju, ima visoko ceno in ni najbolj enostaven za pripravo in vzdrževanje. Kajti motor zasnove V4 je ozek, kompakten, močno stisnjen, da ga je bilo mogoče vpeti v ozek dvojen aluminijast okvir box. Takole na zunaj motocikel

*Ozek, konstrukcijsko zahteven in kompakten štirivaljni motor zasnove na V, obsežen v aluminijast okvir.*





motorist potrebuje za svoje delo. S topalke in ročice so tam, kjer morajo biti, in pred nosom, v oklepu, merilec vrtljajev ter termometer za hladilno tekočino. Počutje voznika – odlično.

Motor se vrti lahko. Kot dvotaktnik, kar kaže na majhne mase v motorju. Čeprav se motor z lahkoto vrti tudi čez 13.000 vrtljajev v minuti, dela tudi v spodnjem območju vrtljajev tekoče in brez upiranja.

Vožnja na reški stezi – užitek. Motocikel je do popolnosti preprost, nezahteven za upravljanje: dobro se čuti sklopka, urarsko natančen menjalnik, za upravljanje prednjega para zavornih kolutov sta dovolj le dva prsta. Med ovinki se izkaže honda za zelo lahkoten in igrave vodljiv motocikel, ki ga ni teba trdo prijeti v roke, temveč zadostuje odločna nežnost. Z motociklom se nismo ukvarjali poglobljeno ukvarjali, nič izbirali med nastavitvami vzmetenja, in mogoče je bil to vzrok, da je silil iz ovinka k zunanjemu robu. A zadoščala je le večja obremenitev prednjega konca, pa je spet poslušno sledil ukazani smeri.

Čeprav je motocikel namenjen dirkalni rabi, je motor povsem uglajen: speljevanje je povsem običajno, vožnja v spodnjem in srednjem območju vrtljajev povsem tekoča. Z rastjo vrtljajev k rdečemu polju pa se s pesmijo izpuha spreminja nrav stroja, ki postaja surovo oster, prednje kolo je čedalje lažje in razdalje se zelo hitro krajšajo.

# RUMENO

## HONDA RC 30-91

Josip Drmeš ima letos v rokah novo, novcato hondo RC 30, ki stane celo premoženje. Nanjo pazi kot na punčico očesa. To je seveda razumljivo, kajti po nemarnosti zaigrati vložena sredstva in napore – bi bilo brezglavo dejanje. Tako je tudi mogoče razumeti, da se je Drmeš na naši postaji evropskega prvenstva vozil zadržano, pazljivo. Bolj z mislijo nase in motocikel kot pa na za pozicijo ali ali dve boljši rezultat.

Popolnoma sem razumel njegovo nelagodje, ko mi je prepuščal svoj motocikel: nepotrebna nerodnost bi lahko ogrozila njegovo športno sezono, kajti možje so se pripravljali za dirko v Banja Luki ob koncu tedna.

Torej sem motocikel držal v rokah kot kristalno vazo. Pazljivo in z veliko mero previdnosti. Tako da ne vem, kako se ta motocikel obnaša, ko od njega

sploh ne kaže, da ima v motorju 748 kubikov.

Kompaktnost je odlika tega motocikla, ki si na vseh nivojih dirk superbike pridobiva simpatije, čeprav sta letos Ducati in Kawasaki zmogljivejša. Toda honda RC 30 se tudi v rokah zasebnikov, se pravi pripravljene v neprofesionalnih delavnicah, lepo izkažejo.

Radmanova honda je še zelo serijski motocikel. Motor ima pripravljene glave, uplinjače, vžigalno elektroniko ter izpuh. Torej je pripravljen za dirke v okviru možnosti, take, ki niso povezane z zelo velikimi stroški.

Kot pravi Igor Akrapović, cenjeni frizer motociklov, je do nekako 125 konjev moči priprava motorja sorazmerno cenena in ne najbolj zahtevana. Vse, kar je več, zahteva velika vlaganja.

Honda RC 30 je motocikel, ki privlači. Torej lep. In izzivalen. Kajti videti je, da je zasnovan premišljeno, tudi s pogledom v prihodnost (polovična zadnja nihajna vilica s pripetimi kolesom) in z veliko občutka za voznika. To pomeni, da je na motociklu prostora le toliko, kot ga



Spredaj klasika, zadaj pa polovična nihajka.



## Tehnični podatki

**Motor:** vodno hlajen – štirivaljni z valji na V – štirivaljni – po štirje ventili na valj – po dve odmični gredi v glavi – vrtna in glava 70x48,6 mm – prostornina 748 kubičkov – kompresijsko razmerje – večploščna sklopka – šeststopenjski menjalnik – 4 uplinjači

**Okrvir:** aluminijast – dvojna box konstrukcija – kot glave okvira 24° – predtek 91 mm – medosna razdalja 1380 mm – spredaj teleskopska vilica s kraki Ø 43 mm in hodom 105 mm – zadaj polovična aluminijeva nihajka z mono blažilnikom in hodom 130 mm – zavora spredaj 2 x kalut Ø 310 mm – zadaj kalut 220 mm – kolesa z gumami spredaj 120/70-17 – zadaj 170/60-18.

**Dimenzije:** dolžina 2085 mm – širina 700 mm – višina 1100 mm – rezervoar goriva 18 litrov – suha teža 185 kg

zahtevaš vse, kar zmore. Toda že turistično odpeljan niz krogov je pustil tisti pravi občutek, da je honda RC 30 dober, popoln stroj. Kvalitetno pripravljen. Vsa originalna plastika je zamenjana z odlički iz karbona. Enako rezervoar goriva. Motocikel tehta 170-172 kg, kar pa bi bilo mogoče z uporabo vijakov in matic iz titana še znižati – vendar z omembe vrednim stroškom.

Motor je pripravil Igor Akrapović, ki si je že v lanskem letu nabral izkušnje pri agregatu RC 30. Akrapović je uporabil za frizuro v motorju dele, ki jih je mogoče dobiti pri priznanem belgijskem specialistu: Dholda je pripravil tudi motocikel za Mertensa ter vložil veliko svojega neprekosljivega znanja.

Kit za pripravo motorja je vseboval bate, večje sesalne ventile, vzmeti ventilov, odmične gredi, dele za četverico uplinjačev, dva vodna hladilnika, nov termometer, vzmeti sklopke ter novo vžigalno elektroniko z merilcem vrtljajev. Akrapović pa je svoje znanje pokazal v obdelavi glave (velikost in oblika kanalov, obdelava sedežev ventilov, uravnoteženje po zmanjšanju teže delov motorja. Tako dodelan stroj zmore po oceni 135 konjev pri 12.000 vrtljajih v minuti. In se rad zavrti vse do meje 13.200 vrtljajev, ko elektronika izklopi vžig in hkrati omeji posege v bogatejšo frizuro motorja. Vžigalna elektronika, ki bi izklapljala



pri višji vrednosti vrtljajev, pa je težko dosegljiva radost, namenjena le izbranim.

Tudi sam motocikel je bil deležen sprememb. Uporabljen je par koles premera 17 col in zato tudi zamenjan zadnji blažilnik z daljšim iz Öhlinsove proizvodnje. Vse zavorne cevi so zamenjane s teflonskimi s kovinskim opletom. Pa še tu in tam kakšna malenkost, ki sicer ne bode v oči, je pa potrebna za uspešno dirkanje. Domač, Akrapovičev izdelek pa je dobro delujoč iz-

puh, ukrojen potrebam motorja primerno.

Čprav sta si laska in letošnja honda RC 30 na las enaki, je počutje na Drmešovem motociklu povsem drugačno. V sedežu je manj prostora, instrumenti v oklepu so vertikalni in zahtevajo vožnjo z glavo v oklepu, motocikel deluje še bolj kompaktno. In motor se vrti bolj ostro, bolj dirkaško grobo, raje na gornji tretjini vrtljajev.

V rokah je honda RC 30 letošnja letnika natančnejša pri po-

speševanju z ovinka in še vedno izjemno lahkotna, kar je vsekakor pozitivna plat zelo zmerne medosne razdalje. To je zelo ugodno v ostrem zaporedju ovinkov, ko je mogoče motocikel »prekladati« z lahkoto. Ne mara grobe roke, temveč umirjeno vodenje in čist vozniški stil. V nasprotnem primeru zadek rad opleta, kar pa je mogoče lepo nadzirati.

Mitja Gustinčič  
foto: Srđan Živulović