

Trial je ena od smeri v motociklizmu in na naših tleh še ni zbudila pravega interesa motociklistov. Tudi v tujini je še zavita v anonimnost in tako bo, dokler ljudje ne bodo spoznali, da vodi trial v naravo, v čim lahkotnejše premagovanje ovir s poudarkom na vozniški spretnosti in ne na hitrosti. Tu govore o sekundah bolj pod točko »razno«. Trial je zanimivo preživljanje prostega časa, zanimiva tekmovalna vrsta vse do nivoja svetovnega prvenstva. V naravi je prijetnejši, na umetno sestavljenih ovirah pa bližji gledalcem.

V zlati dobi motociklizma, ko so bili v vseh smereh številka ena Angleži, se je razvijal tudi trial. Veliko so v tej smeri storili Španci, ki so v svojih tovarnah znali izdelovati zares simpatične motocikle za trial, zasnovane tako, da se konstruktorji po svetu še vedno oklepajo že dolga leta preizkušenih zasnov. Špancem domača proizvodnja ni vzdržala tempa japonske konkurence, ki se je v širitvi svojega motociklističnega programa lotila tudi motociklov za trial, čeprav se zanje ogreva še vedno dokaj majhen krog kupcev, ki pa nikakor ni zanemarljiv. To dokazujejo Italijani, ki ponujajo, z Aprilijo na čelu, prav prikupne motocikle.

Motocikli za trial so še najmanj občutili pritisk razvoja za vsako ceno. Tu niso potrebne stratosferične zmogljivosti motorjev, tu nimajo prave veljave zelo sofisticirane zavore, dragi materiali so nekako odveč. Trial zahteva zelo prožne motorje, z vso zalogo moči pri nizkih vrtljajih. Ker je potrebna popolna okretnost, sta geometrija okvirov in vzmetenje taki, da vozniku v sedežu omogočata zaresne baletne korake: na kozjih stezah, kjer je še hoditi težko, mora voznik na omejenem prostoru v popolnem ravnotežju premagati še tako nemogočo oviro. Zanimivo. In brez do skrajnosti izostrelega občutka (skorajda) nemogoče.



Vozili smo: HONDA REFLEX – TLR 200

PROSTO PLEZANJE

TEHNIČNI PODATKI

Motor: enovaljni – štiritaktni – zračno hlajen – vrtina in gib 65,5 x 57,8 mm – prostornina 195 kubikov – kompresijsko razmerje 8,2:1 – ena odmična gred v glavi (veriga) – uplinjač Ø 22 mm – elektronski vžigalni sistem – avtomatski dekompresor – nožni zaganjač – sklopka večploščna v oljni kopeli – šeststopenjski menjalnik – veriga na zadnje kolo.
Okvir: enojen jeklen cevni – spredaj teleskopska

vilica s hodom 160 mm – zadaj nihajna vilica s parom blažilnikov s petstopenjsko nastavitvijo trdote vzmeti s hodom 150 mm – guma spredaj 2,75 x 21 – guma zadaj 4,00 x 18 – bobnasti zavori

Dimenzije: medosna razdalja 1313 mm – višina sedeža 787 mm – najnižja točka od tal 300 mm – teža motocikla 92 kg



Brez prostora za sopotnika, klasično vzmetenje zadka



Motocikel iz razreda trial – prvič pri nas



Čiste, poudarjeno vitke linije

Enovaljni štiritaktni motor v enojnem cevnem okviru



Motocikel za trial honda reflex 200 so nam prijazno ponudili v novomeški firmi Mel, ki kaže za motocikle in motociklizem precej več zanimanja kot uradni jugoslovanski Hondin zastopnik. Tako je domači trg bogatejši za do sedaj nepoznane motocikle za trial, ki so, zagotovo, sedaj prvič naprodaj. Tako da sploh ni težko razumeti, zakaj je trial pri nas – neznanka.

Motocikel honda reflex je vstopnica v paradiž, oglašajo pri Hondi. To jim kaže verjeti. Kajti motocikel je tako slok, že pri prvem stiku tako lahkoten, da se vozniku enostavno priljubi. Ker je na motociklu za trial pri premagovanju kočljivih zaprek na poti treba veliko stati, je motocikel ukrojen zelo ozko, od rezervoarja goriva do sedeža mehko prelivajoče se, da ni vozniku nikjer nič v napoto. Linije spominjajo na konjski hrbet. Za sopotnika na motociklu ni prostora. To je voznikov fevd.

Motocikel je primerek enostavne racionalnosti: na njem je samo tisto, kar voznik potrebuje za vožnjo, in le elastično vpeti smerniki štrlijo iz osnovnih linij motocikla. Tako so možnosti, da bi se voznik z motociklom ujel v vejevje in podobne nevarne pasti, zelo majhne. No, ščitniki rok na krmilu vseeno ne bi bili odveč. Ima pa zato motocikel pod motorjem močan koritast ščitnik, ki varuje okvir in motor pred grobstvimi od spodaj.

Okvir je enostavna enojna konstrukcija, na kritičnih mestih ojačena s pločevinastimi vložki. Zadnje nihajno vilico štirikotnega prereza podpira par klasičnih, močno nagnjenih blažilnikov s progresivno vzmetjo z možnostjo nastavljanja trdote. Prednje vzmetenje je tudi klasično, s teleskopsko vilico z naprej izpostavljenim osjo kolesa in povezovalnim mostičkom med teleskopoma, kar daje več togosti, pa še prednji blatnik je obešen nanj.

V okvir je vpet kompakten enovaljni 195-kubičen štiritaktni motor, zračno hlajen. Tudi motor je primerek klasične, racionalne, »očiščen« dodatkov. Torej tudi brez električnega zaganjača, ki bi bil udobnosti med ovirami vsekakor v prid. Je pa seveda res, da enovaljnika z avtomatskim dekompresorjem ni težko vžigati. Zabرنj zdravo, enovaljniško robato in za ušesa tudi malce leno. Pa ni len, le najboljše daje od sebe pri nizkih vrtljajih. Torej: prava prestava v (šest-stopenjskem) menjalniku, jasno izbrana smer (če ste seveda na pravem terenu za trial) in le po potrebi privita ročica plina. Če je

pritisk v gumah prilagojen podlagi, bo motocikel brez upiranja odplezal, kamor si voznik želi. In zna!

Čeprav je motocikel namenjen predvsem lahkotnim izletom v težje dostopno naravo, se povsem prijazno izkaže tudi na asfaltu. Predvsem v mestu zna pričarati zadovoljstvo, saj je dovolj poskočen, zaradi šestih prestav v menjalniku tudi primerno hiter, brez motečih vibracij iz motorja, dovolj udoben. Ker je geometrija okvira narejena za čim boljše okretnost, je motocikel kot nalašč za vijuganje v mestni gneči. Gume z ne pregrobim ozobljenjem so za naravo ekološko sprejemljive in zanesljive tudi za vožnjo na asfaltu.

Čeprav je motocikel opremljen z bobnasto zavoro na prednjem in zadnjem kolesu, ustavlja zanesljivo. Bobnaste zavore so že antikviteta, toda za trial uporabne, ker dovolj dobro tesnijo v mokroti (luže, prečkanje potokov) in so bolj odporne pred udarci v ovire kot kolutne, pri katerih lahko pride blato ali kakšna še hujša zoprnija med kolut in klešče.

Motocikel je kljub skromnosti, ki je uzakonjena v trialu, dobro opremljen za vsakdanjo rabo: močna bočna parkirna opora, dve vzratni ogledali, kakovostne ročice s stikali, za oklepkom prednjega žarometna blok z merilnikom hitrosti, s števcem prevoženih kilometrov in signalnimi lučkami. Ušesom je pogodu zadušen hrup izpušne cevi, ki se vije v višini valja motorja in končuje tesno na levem boku motorja, pod sedežem.

Vsekakor velja, da sodi honda reflex za trial v razred široko uporabljenih motociklov, kakršne na angleškem govornem področju imenujejo »dual-purpose bike«. Ker se enako dobro izkaže na asfaltu in brezpotju, je motocikel uporaben vse leto. Tega ne kaže zanamariti.

Mitja Gustinčič
Foto: Srđan Živulović