

Vozili smo: Honda RS 125 R-89

EKSKLUZIVNO

# LJUDSKI DIRKALNIK

Športni motocikel za malo denarja - za dirkanje tudi na najvišjem nivoju



*Alojz Pavlič, utrinek z dirke, kjer se je serijski motocikel izkazal v pričakovani kakovosti*

Honda je z odločitvijo, da se loti izdelave ne posebno zahtevnega 125 kubičnega dirkalnega motocikla naredila športnim motociklistom veliko zadovoljstvo. Še bolj zadovoljni pa so bili dirkači (z izjemno recimo Gianole, ki je vozil tovarniški motocikel), ko so ugotovili, da Honda v tem razredu cilja na množičnost in zato ne favorizira izbrancev, vsaj ne s korenitimi posegi v zasnovi motociklov.

Honda je s takšno politiko zadela v polno, saj je 125 kubični GP razred evropskega in svetovnega nivoja množičen, borben, dostopen tudi tistim s plitvim žepom.

Pot motocikla Honda RS 125 R je že od vsega začetka prepričljiva. Ko je mednarodna motociklistična zveza leta 86 odločila, da ukine razred dvovaljnih 125 kubičnih dirkalnikov in uvede enovaljnice, so se številni (tudi tovarne) ogreli za novost, saj je obljubljala občutno manjše stroške tako razvoja motociklov kot tudi vzdrževanja. Pa čeprav so po drugi strani mnogi razmišljali, da je enovaljnik prešibak, prepočasen, da bodo dirke nezanimive. V zadnjem letu dvovaljnikov (sezona 1987) je Italijan Ezio Gianola sprejel ponudbo Honde, da vozi dirke svetovnega prvenstva z motociklom, ki ni obetal veliko. Je pa to pomenilo neke vrste kredit v obliki spoznavanja z novim strojem in seveda pridobi-

tvijo naklonjenosti Honde in njegovega HRC, športnega dela.

Dokaj kmalu za predstavitenimi vozniki motocikla je krenila tudi prodaja zasebnim tekmovalcem, dokaj vernega posnetka motocikla in za povsem sprejemljive denarje.

Gianola je kot tovarniški voznik v sezoni 88 zelo kmalu spoznal, da ni deležen posebne pozornosti HRC-ja in da je enovaljni derbi, ki ga je vozil Martinez, prepričljivo hitrejši. Delo za izboljšave male honde pa so bili dostopni vsakomur, ki je pač odšel zahtevano vsoto denarcev. V tem letu smo tudi pri nas doma videli Honda 125 v Pintarjevih rokah, ki je številni spodbudila k razmišljanju, da bi si omislili cenen dirkalnik. Ko je Pintar lani koncem sezone v Reki gr-

do padel in si zlomil roko, je svojo Honda kolegijsko odstopil Alojzu Pavliču, ki se je v hipu ogrel.

No, ostalo je zgodba današnjih dni. Alojz Pavlič je s pomočjo sponzorja tovarne Novoles (Kolpasan - Kolpaker program) uspel pripeljati motocikel, ki nam ga je še po novem dišečega odstopil za krog, dva na dirkališču v Reki. Kot običajno nam vreme ni bilo najbolj naklonjeno, saj je rahel dež sredi vožnje namočil stezo, pa tako vožnja s slick gumami ni bila več varna.

## OGLEDOVANJE

Bilo pa je dovolj, da sem motocikel toliko okusil, da je pustil vtis. In si izgovoril obljubo, da Honda koncem sezone ponovno vžgemo.



*Kljub 125 kubikom je Honda tudi dimenzijsko povsem zaresen motocikel*

Ko smo iz lično, z reklamami sponzorjev urejenega kombija Renault trafic izvlekli snežno belo obarvano Honda RS 125 R, je bilo jasno, da je motocikel, kar se teže tiče, peresce. Tehnica je pokazala, da z oljem in vodo v hladilniku tehta 68 kilogramov, kar je okroglo 3 kilograme več, kot pa je spodnja, s FIM predpisi določena meja. Pravi dirkač bo seveda takoj rekel, da tisti odvečni trije kilogrami pomenijo veliko, preveč, da bi motocikel bil lahko hitrejši. To je na stezi, med izjemno izenačeno konkurenco številnih voznikov seveda še kako res. Toda odbrusiti tri kilograme teže pomeni, da mora dirkač seči globoko v žep, da si lahko privoščijo nov oklep iz karbonskih vlaken, pa vijake in maticice iz lahke litine... In tu se začne tisti vrtljak, ki požira denar v enormnih količinah. Tu tudi nastajajo razlike, ki jih samo vozniki sposobnosti ne uspejo nadoknaditi.

Pavličev motocikel je pač serijski, kakršnega proizvaja Honda Racing Corporation. Vgrajeni sta bili le novi, uporabnejši kollesi italijanske proizvodnje Marchesini, saj HRC motocikel opremlja z že skorajda pozabljenimi kolesi s špicami. Vprašanje cene? Zamenjani sta bili tudi serijsko vgrajeni Dunlop gumi z Michelin gumama istih dimenzij - stvar prepričanja in zapanja.

Motocikel je zelo zanimiva, vendar ne revolucionarna konstrukcija. Dvojen, spodaj odprt okvir tvorita dva zajetna aluminijasta nosilca, ki povezujeta glavo okvira z vpetjem zadnje nihajne vilice.





**Enostavna konstrukcija, visok nivo končne obdelave. Izvenserijski sta le magnezijevi kolesi**



Z obeh nosilcev se proti motorju spuščata dva aluminijasta kraka, ki preko gumijastih tamponov predstavljata prednje obesišče motorja. Okvir, čeprav enostaven, se je v uporabi odlično izkazal in kot tak ni bil deležen popravkov. Več pripomb so imeli dirkači svetovnega nivoja na vzmetenje, ki je sicer zelo solidno, je pa mogoče najti tudi kvalitetnejšo zamenjavo za prednjo Showa vilico s kraki 0 33 mm (hod 90 mm). V kitu, ki ga za zasoljeno ceno HRC prodaja za izboljšanje motocikla, je tudi kvalitetnejša teleskopska vilica, ki omogoča več nastavitvev tako blažilca kot povratka. Se pa je v praksi izkazalo, da je mogoče za nepriemno manjši denar najti v Italiji izdelano vilico. Alojz Pavlič je po prvih preizkusih menil, da je standardna oprema dovolj dobra.

Zadek motocikla je oprt na enojni blažilnik Showa, tudi s hodom 90 mm, ki ga dopolnjuje navzgor ojačana nihajka iz pravokotnih aluminijastih profilov. Da so se tehniki ozirali po poceni rešitvah,

je mogoče opaziti iz drobnih detajlov – tako je recimo os zadnjega kolesa vpeta v nihajko preko klasičnih, z vijakom nastavljivih distančnikov in ne preko ekscentričnih puš.

Pavlič je, tako kot večina dirkačev, segel po kolesih iz magnezija.



**Spredaj motocikel zavira plavajoči kolot**

Zavorni sistem, prednji  $\varnothing$  276 mm in zadnji  $\varnothing$  186 mm kolot, pa je le preselil, s čeljustmi vred. Kajti tudi tu je veljalo, da je serijska oprema dobra.

V okvir je obešen motor, ki je postavil na glavo trditve skeptikov prepričanih, da bodo enovaljniki počasnejši. Za svoj serijsko prodajani enovaljni, dvotaktni, vodno hlajeni agregat kvadratnih dimenzij 54 x 54 milimetrov s prostornino 124 kubikov HRC navaja moč 37 konjev pri 12.000 vrtljajih v minuti. Dobro obveščeni krogi pa vedo povedati, da sta imela motorja Gianole in Spaana po več kot 41 konjev. Resnico poznajo le tehniki. Je pa na stezah več kot očitno, da je hondin motor trpežen, vzdržljiv, elastičen in hitrejši od včerajšnjih najboljših dvovaljnikov!

Da je HRC opravil dobro delo pri razvoju motorja je vidno tudi iz dejstva, da so okvare redke in da tovarniški priročnik navaja v poglavju »hitro pokvarljive robe« le dele, ki sodijo v potrošni material: tesnila, gumijasti deli, torni elementi in vzmeti sklopke... Veliko

pa velja tudi, da so rezervni deli, ki so najpogosteje uporabljani pri vzdrževanju stroja (bati, batni obročki, motorna gred, ležaji) sorazmerno poceni, v dirkaških okvirih seveda.

Motor diha preko Keihin  $\varnothing$  36 uplinjača (pri predelanih motorjih smo opazili dimenzijo  $\varnothing$  38 mm) in sesalnih lamel, ki vodijo direktno v karter motorja. Zanimivo je, da je motor opremljen z večploščno sklopko v oljni kopeli, pa čeprav je v hitrostnem športu udomačena suha sklopka. Tu je mogoče najti potrditev, da motor v osnovi izvira iz kros agregata, primerno modificiranega. Razveseljivo je dejstvo, da je mogoče menjalnik (šeststopenjski) dokaj enostavno prilagajati sprotim potrebam oziroma zahtevam steze, saj HRC nudi tudi številne kombinacije zobnikov menjalnika in pregledno tabelo za izračun prestavnih razmerij in hitrosti v določeni prestavi. Tako tabela kaže, da je motocikel sposoben v najdaljšem prestavnem razmerju pri 12.000 vrtljajih v minuti doseči hitrost 246 km na uro! In če vzamemo v račun, da so sposobni tehniki dokaj kmalu odkrili poti



### **Motocikel je lahko in točno vodljiv**

kako naviti motor male honde, ne preseneča, da so ti motocikli povsem prekosili dvovaljnike.

### **V SEDEŽU**

Honda RS 125 R sodi med manjše motocikle, saj je dolga 1860 mm in v najvišji točki visoka 995 mm. Kljub temu pa ni zobotrebec med nogami, temveč že povsem primeren motocikel, da sem svojih 185 cm višine in 90 kilogramov teže sorazmeroma udobno stlačil nanj. Seveda, to ni motocikel za teškokategorjorne, saj s 30 kilogrami preveč telesne teže tu ni kaj iskati.

Je pa zanimivo, da tudi visok voznik lahko najde na motociklu primerno pozicijo, da je vožnja tekoča in neproblematična. Krmilo je dovolj narazen, da je že prvi občutek pravi, pa čeprav je motocikel lahak.

Pred očmi, skriti v aerodinamičnem oklepu: z leve, rahlo spodaj termometer hladilne tekočine, v sredini obratomer z oznako, da se motor zavrti do 12.500 vrtljajev v minuti. In na levi polovici krmila gumb za ugašanje motorja.

Vžiganje? Enostavno! Odpreš pipico goriva, pretakneš v prvo prestavo, preveriš še enkrat, če je čelada pod brado zapeta in zavesljalj z nogami. Ko popustiš ročico sklopke motor prime v hipu in se skozi zajeten dušilec na izpuhu oglasi z zdravim, moči polnil glasom.

Korakoma odpeljani prvi metri, da se namestim, uravnam kombi-

nezon pri kolenih, gledam na merilec obratov. Motor se ne upira vrtenju na sami spodnji meji in ko se kazalec primakne na 6000 vrtljajev v minuti, je že pripravljen iskro skočiti. Privijem plin. Motor sune, da kaj takega ne bi pričakoval in zabije iglo proti 12.000. Predstavljanje navzgor. Menjalnik je točen, lahko vklaplja in sklopko je mogoče prav natančno čutiti, brez »napenjanja« ročice.

Honda RS 125 R je v rokah igriv motocikel. Brez navora jo je mogoče krmariti med ovinki, točno sledi zamišljeni krivulji in daje tisti varen občutek, da si je mogoče dovoliti veliko, ne da bi stroj presenetil. Zelo prepričljivi sta tudi zavori. Ročica zadnje zavore mi sicer ni »legla« pod nogo, pa sem jo tako raje pustil pri miru. Prednji kolut – brez pripomb. Lepo ga je čutiti v roki in dozirati zavorno silo, tako da si je mogoče privoščiti tudi sapo jemajoče zaviranje v zadnjem hipu.

Dež je zmotil uživanje s čisto-krvnim strojem, ki kljub temu, da je namenjen le dirkanju, nudi tudi bolj umirjenemu vozniku obilo zadovoljstva. Napredek v motociklistični tehniki je močno opazen, na roko vozniku, ki lahko stroj z manj navora v celoti izkoristi. Honda je s tem strojem ubrala pravo pot, dostopno vsakomur, ki si lahko privošči recimo srednje močan cestni motocikel.

**Mitja Gustinčič**  
**foto: Srđan Živulović**  
**Veljko Jukić**