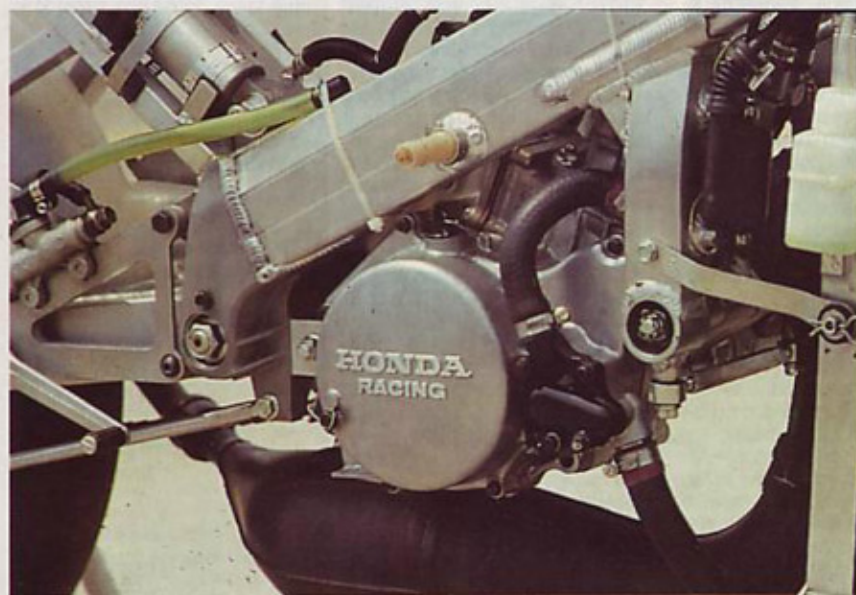


Vozili smo:

HONDA RS 125 R – '92



Hondina športna firma HRC izdela 1200 dirkalnikov modela RS 125 R na leto. Tisoč jih ostane na Japonskem. Preostalih dvesto gre v svet. Izključno za dirkalno rabo. Honda RS 125 R je dirkalni stroj za množično dirkanje z obvladljivimi stroški. Samo na Japonskem vozi v različnih tekmovalnih formulah v 125-kubičnem razredu množica 2000 dirkačev.

*Enovaljni motor je trpežen in uporaben agregat. Pri HRC so delo odlično opravili.*

# HARMONIJA

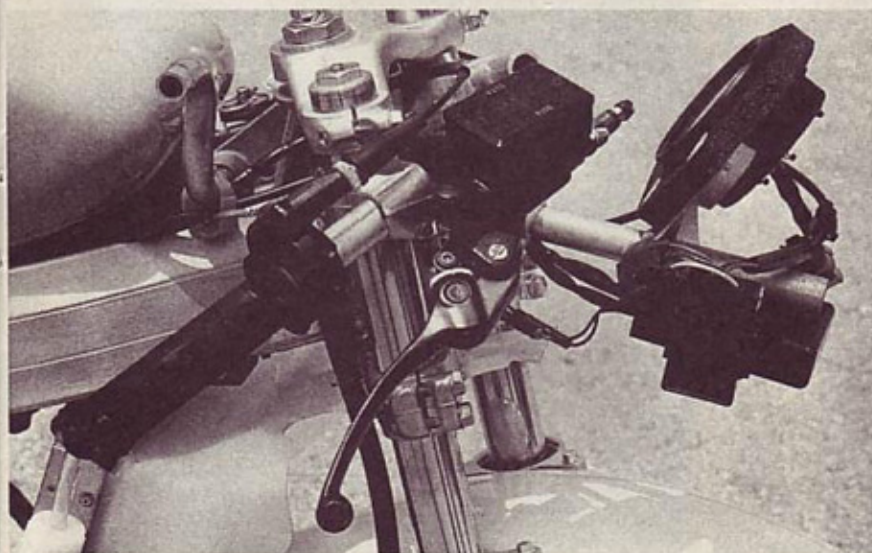
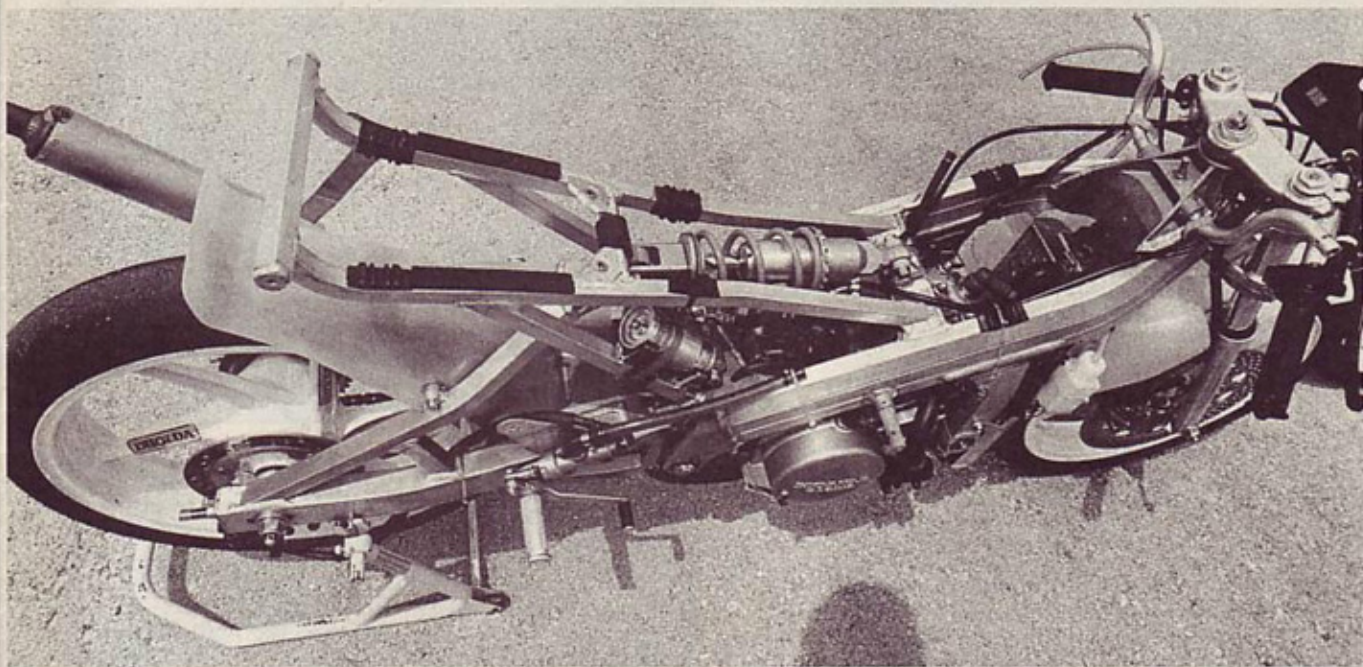
Z druge strani telefonskih žic se je oglasil Peter Verbič, vodja ekipe AMD Domžale – HB Team. Tovrstne ponudbe so vsakič enako mamljivo zvoneče: »Na Grobnik gremo testirat motocikle. Bi vozil tudi ti?« Nič skromen ali fin ne bom. Dirkalne

motocikle vozim rad, zelo rad. Tokrat je bilo prvič, da je bila ponudba bolj poslovna kot prijateljska. AMD Domžale – HB Team je v našem motociklizmu prva (pol)profesionalna ekipa, ki je zasnovana in urejena tako, kot je to v svetu v navadi, in v barvah svetovno znanega sponzorja.

Ekipa ima vodjo, to je Peter Verbič. Tehnični vodja je dirkač na svetovni ravni in odličen tehnik Janez Pintar. Igor Jerman pa je izbrani pogodbeni voznik. Z očetom Vinkom za mehanika ter Gregorjem Zupanom za pomočnika.

Ekipa je bila na Grobniku že

globoko sredi dela. Med dvema kombijema je bilo razpostavljeno orodje, deli motociklov, merilne ure, zapiski s proge. Že prvi vtis izpričuje urejenost: od tega, da so vsi člani ekipe v oblačilih sponzorja HB, do dveh na oko povsem enakih dirkalnih motociklov.



*Dvojni box okvir je sestavljen iz ekstrudiranih profilov in odlitkov za glavo in vpetje zadnjih vilic.*

Čakal sem na vrsto. Igor Jerman je brusil sekunde na stezi z lanskim motociklom. Janez Pintar pa se je vrtil okoli letošnjega modela. Z metrom in ključi v roki je vzmet zadnjega blažilnika prilagajal mojim kilogramom. Preverjal motocikel. Janezu zaupam.

Ve, kaj počne. Njegovi motocikli so bili vedno taki, kot da bi tisti hip prišli iz tovarniškega laboratorija: čisti, urejeni, brezhibni, hitri.

Priznam, da sem imel nekaj treme. Več kot leto dni nisem bil na dirkališču. Oko se je odvadilo ocenjevati razdalje, razblinil se je občutek za hitrost. Pomirjalo me je dejstvo, da sem v minulih letih dva modela honda 125 že vozil. Z lahkoto, ker je to precej prijazen motocikel.

*Ročica prednje zavore je nastavljiva*



Honda RS 125 R: med letnikoma '91 in '92 navaja višjo moč pri srednjih vrtljajih motorja.

Možje potisnejo motocikel. Popustim sklopko, motor rezko zahrope iz izpušne cevi, korakoma se z grgrajočim strojem peljem iz boksov proti stezi. Motocikel je majhen, nizek. Prostora je komaj dovolj, da se nakrivim v sedežu, za oklepom, da z levo nogo otpam prestavno ročico. Pospesujem. Zelo nežno. Prvi ovinek, tisti dolgi desni zavoj okoli hriba, mi obudi spomine, kako hitro je mogoče, s kolenom na asfaltu, peljati skozi. Dirkalni motocikel hoče biti obvladan. Voden. Iгла v obratomeru niha na spodnji tretjini polja, motor se duši, zadnje kolo grobo suva. Tale honda je po duši drugačna kot tista iz pred dveh let. Tista se je odzivala z več nežnosti, sprejela je pospeševanje iz najnižjih vrtljajev.

Letošnji model, pripravljen po težko dostopnih informacijah, ki jih je prek poznanstev z dirk narizal Pintar, se hoče vrteti. Ne prenese zaprtega plina v ovinku. Tako je tudi prav. To je stroj za zmagovanje. Povsem serijski, naravnost iz zaboja ven, je dovolj hiter za uspešno dirkanje na državni ravni. Pripravljen z veliko znanja in poslušaja je hiter, da je mogoče mešati štrene tudi na mednarodnih dirkah. Oba motocikla ekipe AMD Domžale - HB Team sta dokazano zelo hitra, na evropski dirkaški ravni.

**P**rvih nekaj krogov sem motocikel »vikal«. Za tem sva prešla na »ti«. Kljub temu, da imam za ta razred dirkanja nekaj deset centimetrov in nekaj deset kilogramov preveč. Hondo RS

125 R je mogoče hitro spoznavati. In ji zaupati. Živo sem imel pred očmi mojstrstva voznikov s svetovnega prvenstva, ki so se kolo ob kolesu merili v Mugellu. Z do konca izkoriščenimi motocikli, podrtavajočimi od napore, drsečimi vstran zaradi vožnje na skrajni meji. Honda 125 to zmore z lahkoto, tako je videti. Iz ovinka v ovinek mi je uspevalo biti z motociklom domač, z zelo varnim občutkom, da bova oba pripeljala v boks cela. Menil sem celo, da se tu in tam na stezi kar hitro peljem. Dokler me ni, tik pred reškim ovinkom, kot blisk hitro, ostro nagnjen, skrit za vitkim oklepom, prehitel mladi Jerman. Dečko se presneto hitro pelje, zna izkoristiti motocikel.

Japonskim inženirjem je uspelo zasnovati izjemno pretanjeno ugašen motocikel, kateremu je mogoče s posegi v konstrukcijo prej poslabšati zmogljivosti kot pa jih izboljšati. Od leta 1987, ko so prišli na dirkališča prvi Hondini dirkalni motocikli, namenjeni cenenu dirkanju brez vpletanja tovarniških tehnikov, se honda 125 ni opazno spremenila. V svojem šestem letu je skorajda taka kot na začetku. Iz aluminijevih profilov ukrojen dvojni box okvir (twin tube) je zelo kakovosten izdelek. V Hondi so izboljševali predvsem vzmetenje, ki je bilo vedno bolj šibka točka tega motocikla. Zato so se dirkači praviloma odločali za drago zamenjavo z elementi firme White Power, ki je ponujala široko nastavljive prednje vilice sistema upside-down. Motocikel, ki sem ga vozil, je imel serijsko vzmetenje. Spredaj le v povratku nastavljive teleskopske vilice, zadaj pa

## Tehnični podatki

**Motor:** enovaljni - dvotaktni - sesanje prek lamelnega ventila v ohišje motorne gredi - vrtna in gib 54 x 54,5 mm - prostornina 124 kubikov - kompresijsko razmerje 8:1 - največja moč 28,7 kW (39 KM) pri 12.000 vrtljajih/min - največji navor 2,25 Nm pri 11.500 vrtljajih/min - uplinjač Keihin PJ38 - elektronski vžigalni sistem - predvžig 22,5 stopinje pri 7.500 vrtljajih/min.

**Prenos moči:** zobniški primarni prenos, razmerje 3,15 - večploščna sklopka v oljni kopeli - šeststopenjski menjalnik, serijska razmerja: I. 1,823; II. 1,500; III. 1,292; IV. 1,153; V. 1,074; VI. 1,000 - sekundarni prenos z verigo.

**Okvir:** dvojni box okvir iz aluminija - kot glave okvira 25 stopinj - predtek 90 mm - medosna razdalja 1260 mm.

**Vzmetenje:** spredaj teleskopske vilice s kraki premera 35 mm - hod 90 mm - zadaj mono blažnik - hod 110 mm.

**Kolesa in gume:** kolo spredaj 2,15x17 z guma 85/570-17 yokohama - kolo zadaj 3,00x17 z guma 105/585 - 17 yokohama. Izbor ekipe je guma dunlop za prednje kolo in michelin za zadnje.

**Zavore:** spredaj 1x kolot premera 296 mm s čeljustjo z dvema enostransko ležečima batoma - zadaj 1x kolot premera 186 mm z dvoblatno čeljustjo.

**Mere in teža:** dolžina 1830 mm - širina 560 mm - višina 985 mm - najmanjša razdalja od tal 110 mm - suha teža motocikla 71 kg - posoda za gorivo 12 litrov.

**Zmogljivosti:** na grobniški stezi 210 km na uro, na stezi Salzburgring 217 km na uro.

## KAJ MENI JANEZ PINTAR?

»To je brezhiben izdelek HRC. Za začetek je dovolj, da odstraniš embalažo, preveriš tlak v gumah, pregledaš tekočine, podmažeš verigo in doliješ mešanico bencina ter Castrolovega olja A 747 - pa greš lahko na stezo. Vedno se je dogajalo, da smo bili že prvi dan preskušanja motocikla zelo hitri. Drugi korak je iskanje pravih šob za uplinjač. Tretji korak je frizura motorja. Četrta pa je že redno vzdrževanje. To je zelo harmoničen motor, ravno prav močan in ravno prav elastičen, da je z njim mogoče dosežati ugodne čase na krog.

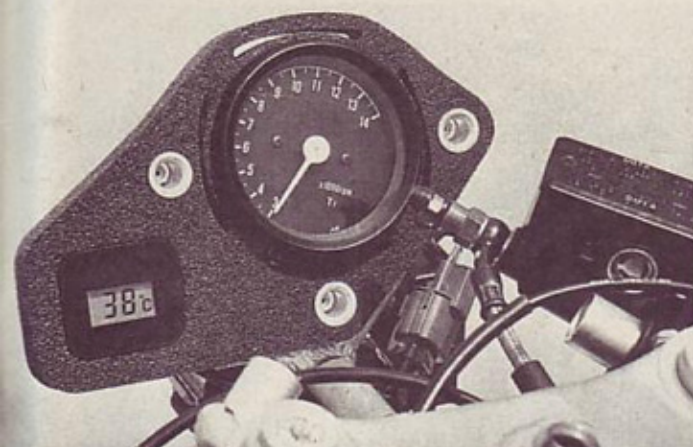
Za vzdrževanje je dovolj nezahteven. Literatura, ki jo dobiš z motociklom, tudi začetnika zanesljivo vodi pri servisiranju motocikla.

Tako velja, da se bat zamenja po 500 kilometrih, motorna gred po tisoč kilometrih. Toda

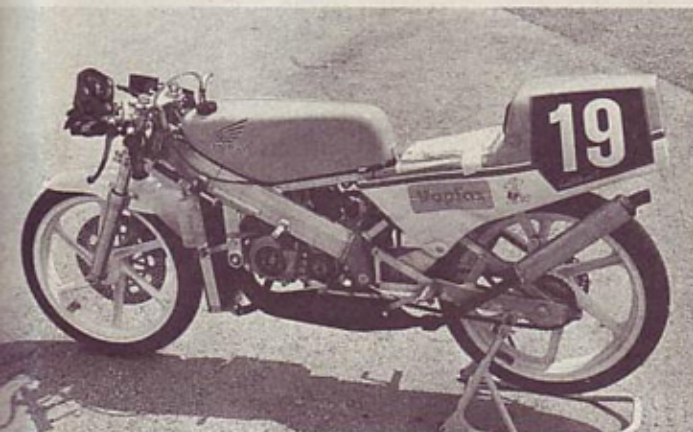
izkušnja kaže, da je najbolje menjati bat z obročkom po 200 kilometrih, da je motor vseskozi pri polni moči. Tako lamelni ventili menjamo po 500 kilometrih, čeprav navodilo svetuje po tisoč kilometrih.

Profesionalni pristop zahteva veliko dela na motociklu. Po resnem treningu ali dirki je treba vse razstaviti, očistiti, pregledati in premeriti, da je motocikel vseskozi stoozdosten. Dobrih 10 ur časa vzame tako delo.

Sam motocikel je zelo kakovosten. Za državne dirke je dober tak, kakršen pride iz tovarne. Zahteva le optimalno vzdrževanje, optimalno nastavljen uplinjač. Za kaj več pa je potrebno veliko znanja, da rezultat preseže serijske zmogljivosti. Tudi s frizuro je treba ohraniti harmoničnost motorja. Za konja več moči, če pri tem izgubiš elasti-



Armatura plošča: v penasto gumo vpeta dva merilnika



Janez Pintar, tehnični vodja in aktivni tekmovalec

stičnost, to pomeni slabši čas na stezi. Zelo pomembno je gorivo. Za serijski motor je prava kombinacija 70-odstotkov letalskega bencina in 30 odstot-

kov super. Za predelan motor pa je primeren 119- ali 124-oktanski bencin znamke Elf.

Motor, ki sem ga pripravil, ima kompresijsko razmerje z 14,5:1 dvignjeno na 17:1. Motor je pripravljen po tovarniških podatkih, zavrti se tisoč vrtljajev več in je že precej dobro uglasen. To je ključnega pomena. Sam motocikel pa je nekaj težji od lanskega modela. Moj dirkalnik je lani tehtal 67 kilogramov, letos pa zaradi tehničnih predpisov teža ne sme pasti pod 70 kilogramov.

Honda Rs 125 R omogoča dirkanje z zmernimi stroški.

Letos je bilo mogoče kupiti motocikel s kitom nadomestnih delov, ki zadošča za sedem dirk domačega prvenstva. Cena motocikla je zmerna, toda krepko niha od države do države. Na Japonskem je motocikel s kitom vred vreden 12.000 DEM, po evropskih cenah je sam kit vreden 4000 DEM. Toda motocikel stane v Belgiji brez kita 15.000 DEM. V Nemčiji pa je še 3000 DEM dražji.

zmogljivejši, popolneje nastavljiv mono blažilnik Resda nisem bil primerno hiter, toda motocikel je pod mano brezhibno ležal.

Okrvir nosi enovaljni dvotaktni motor, ki z zunanostjo ne kaže, da zmore ponuditi tako zelo veliko uporabne moči. Tovarna navaja, da motor zmore 39 KM pri 12.000 vrtljajih v minuti. Kakovostno dodelan motor zmore 1 ali 2 KM več, tisoč vrtljajev više. Gledano kot absolutne vrednosti moč ni velika. Motor sesa skozi lamelni ventil, izpušnega ventila pa nima. Dobiti ga je mogoče v kitu A, s katerim tisti redki najboljši dirkači predelajo povsem serijske motocikle za dirkanje na najvišji ravni. Kit A je dosegljiv izbrancem. Kljub vsemu pa je motor elastičen, z zelo uporabno krivuljo moči. Iz ovinkov ven pospešuje gladko in ostro. Bolje kot pričakuješ od 124 kubikov.

Da motor izhaja iz serijske baze, dokazuje večploščna sklopka v oljni kopeli. Drugi dirkalniki imajo suho sklopko. Sprva precej preprost motor je HRC z razvojem pripeljal do uporabnejše točke. Kajti za šeststopenjski menjalnik je ob serijski kombinaciji zobnikov na voljo še kopica opcij: tri kombinacije prve prestave, dve kombinaciji druge, po osem kombinacij za tretjo in četrto, dve kombinaciji za peto in ena dodatna za šesto prestavo. Tu pa je še kombinacija verižnikov. Za nepoznavalca tehnike čista zmeda, kajti ponujenih možnosti je obilica. Janez Pintar je na to pripomnil, da si med treningi po ovinkih zapomni s katero prestavo in pri koliko vrtljajih se zmore odpeljati skozi, potlej pa s svinčnikom v roki izračuna, s katero kombinacijo je v določeni točki hitrejši. Finančno bogatejše ekipe uporabljajo računalnik, ki postreže z izračuni, pa še s kataloško številko potrebnih zobnikov.

# FAX

(061) 319-873

**Kawasaki** xanthus je za klasično oblikovanim motociklom estrella 250 druga letošnja Kawasakijeva novost, predstavljena na Japonskem. Motocikel je brez oklepa, nekoliko podoben hondi 125 raiden z lomljenim okvirjem iz aluminija, lomljenim v obliki črke Z. Motocikel poganja vodno hlajeni štiritaktni štirivaljnik s prostornino 399 kubikov (kot na modelu ZXR 400) z močjo 53 KM pri 11.500 vrtljajih v minuti. Motocikel tehta suh 168 kg.

**Metzeler** marathon ML2 je nova generacija gum, namenjenih turističnim motociklom visokega razreda. Nova guma se odlikuje s trajnostjo in počasnejšo obrabo srednjega pasu tekalne površine.

**Piaggio** je na kitajskem našel partnerja za proizvodnjo skuterjev na osnovi modela sfera 80.

**Prtljaga**: italijanska tovarna Clover je predstavila novo prtljžno torbo, ki stoji na rezervoarju motocikla. Torba, ki je hkrati tudi nahrbtnik, je k rezervoarju pripeta prek vmesne podloge z zaponkami. Podloga, izdelana iz penaste gume, ima na spodnji strani priseske za dober oprijem brez škode za lakirane površine.

**Triumph** pripravlja na osnovi motorja modela trident 900 enduro motocikel visokega razreda. Na osnovi motorja trophy 1200 pa nastaja cestni super športnik. Enduro bo morda predstavljen jeseni, športni motocikel pa ob letu.

**Video**: angleška firma Duke Marketing (Douglas, Isle of Man) navdušuje motocikliste z bogatim izborom akcijskih posnetkov. V katalogu imajo več kot 400 naslovov, ki obsegajo vse, od zgodovinskih posnetkov iz šestdesetih let do današnjih dirk, ločeno po nivojih prvenstva, razredih, dirkališčih, portretih. Ponujajo tudi audio kasete v stereo tehniki, s katerih je mogoče slišati zvok izpuhov najiminitnejših dirkalnih strojev.

Mitja Gustinčič  
Foto: Srđan Živulović