

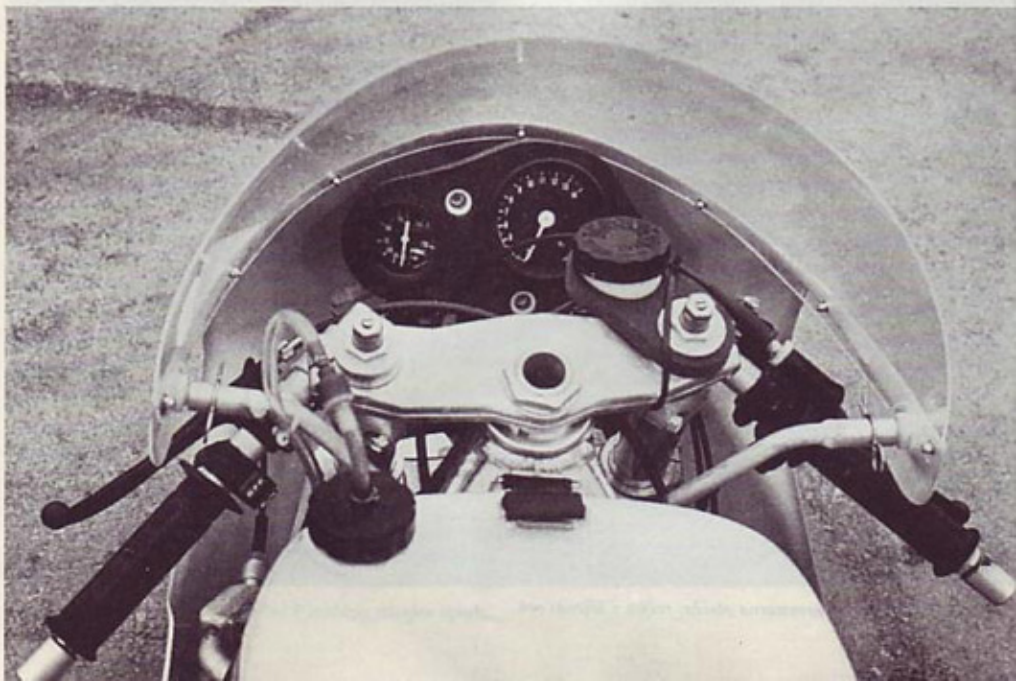


Uuaaauuu, fantje, tole je pa praaavi motocikel! Prisežem! To je nekaj presunljivo opojnega. Kako je enostavno lep. Kako je izzivalno mikaven. Kako polno rohni. Da je namenjen samo dirkam? Seveda, samo za na zaprto stezo. Ampak tam si ga je mogoče privoščiti – popolnoma.

Lovro Mervar iz Novega mesta je bil silno prijazen. Komajda je doma razložil zaboj z novo dirkalno hondo RS 250 R – že jo je ponudil v test. Še dišečo po laboratoriju dirkalnih mašin HRC. Nedotaknjeno belo poparvano.

Ah ja, takle motorček je res največ, kar si lahko zaželi z asfaltom pobrateni motorist. In verjeli ali ne, le s takim motociklom se je pametno zares hitro peljati. Na stezi, z dober občutek zbujajočim reševalnim avtomobilom ob strani, z dovolj prostora ob asfaltni stezi, da je mogoče napačno tudi sorazmeroma zdravo

HONDA RS





250 R-91

preživeti. In brez omejitev hitrosti. Edina meja je v srcu. Mar ni to lepo?

Tistega sončnega, toplega dne je Mervar, sicer dirkač kluba Mel, ogrel svojo novo hondo, s katero je pred tem nabral le nekaj malega kilometrov na dirki v Portorožu, in mi jo, brez veliko besed, izročil.

V žargonu bi rekel, da sem »padel okoli«. Pa kaj ne bi. Kdaj pa kdaj se zapeljem z desetletjem staro yamaha TZ 250, ki pod 8000-9000 vrtljaji samo pljuva gorivo iz uplinjačev in pokasluje. Tale honda pa pelje – kot moped. Pri zaprtem plinu sicer umre, toda že pri minimalno odprtem plinu prav mirno renči in se v prvi prestavi lahko tonno premakne z mesta. Brez srce parajočega drsenja sklopke. Lahko bi se peljal skozi mesto, pa ne bi nihče opazil, da je honda RS 250 R čistokrven dirkalni stroj.

Stara yamaha, z velikimi luknjami v valjih in brez novodobnih ventilov se pelje težko. Oziroma, bolje rečeno, voznik mora biti popoln: vseskozi voziti zares hitro, v pravi prestavi, z motorjem v tistem ozkem razponu 2000 vrtljajev. Honda je neprimerljivo bolj uglajena, pripravljena na sodelovanje, vseskozi ob čistih pljučih in pri uporabni moči. Ne bi si mislil, da so Japonci dvotaktni dirkalni stroj tako ukrotili, da zmore 82 konjev moči pri 12.250 vrtljajih v minuti in da hkrati motor vleče tudi tam, kjer desetletje stara yamaha sploh nima številka na merilniku vrtljajev!

No, priznati moram, da sem se na stezo zapeljal z polno mero previdnosti: 82 konjev pri 100 kilogramih suhe vage ni mačji kašelj in neprimerno bi bilo, če bi me motocikel vrgel s sebe. Saj ni treba razlagati zakaj.

Zapeljal sem po lepo urejeni

dovozni stezi na reško dirkališče, ki je v novi preobleki veliko bolj simpatično in zbuja občutek varnosti: umaknjene ograje (le tista, ki ovija asfalt vse do reškega ovinka, je še na svojem mestu, preblizu asfalta!), travica namesto prejšnjih kot buče velikih kamnov, peščene lovilne preproge tam, kjer so padci najbolj verjetni.

Malce pospešim in dam v drugo prestavo. Hopla, z levo nogo zaplavam v prazno. Prestavna ročica je tam nekje daleč spodaj, v tla usmerjena, ne razumem, kako je Mervar našel pravi položaj na motociklu. Je pa zadeva nastavljava, pa si lahko voznik motocikel zares priredi povsem po lastnem okusu in navadah, da se na njem počuti kot v dobro uhojenih čevljih.

Takole tipaje se odugam skozi prvi krog. Honda je kljub 250 kubikom dovolj velika in čokata, da se s svojimi 185 cm višine



počutim povsem prijetno. In ne razmišljam več, kje je kaj na motociklu.

Hitreje. Honda se odzove s pripravljenostjo, kakršno si lahko voznik samo želi. Motorju rastejo vrtljaji z lahkoto. Menjalnik je narejen motorju »na kožo«. Tako zelo mehak in natančen je, da se tega z besedami ne

Tehnični podatki

Motor: dvovaljni – dvotaktni – vodno hlajenje – valja na V – sesanje prek lamelnih ventilov – izpušni ventili – vrtna in gib 54x54,5 mm – prostornina 249 kubikov – uplinjači 2x Keihin PJ 38 – večploščna suha sklopka – šeststopenjski menjalnik – veriga na zadnje kolo

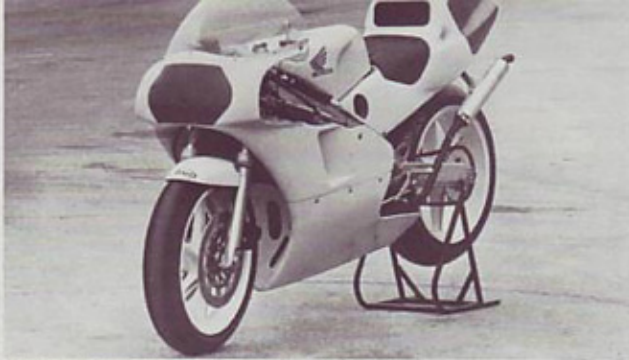
Okrvir: dvojen box iz aluminija – aluminijasta simetrična nihajna vilica z močno nastavljivim blažilnikom v sistemu Pro-Link – spredaj teleskopska vilica – kolo spredaj 3,50 – 17 – kolo zadaj 5,25 – 17 zavore spredaj 2x kalut e 296 mm – kalut zadaj e 186 mm

Dimenzije: kot glave okvira 22°30' – medosna razdalja 1330 mm – dolžina motocikla 1945 mm – višina 1080 mm – širina 640 mm – najnižja višina od tal 110 mm – suha teža 100 kg – prostornina rezervoarja 23 litrov

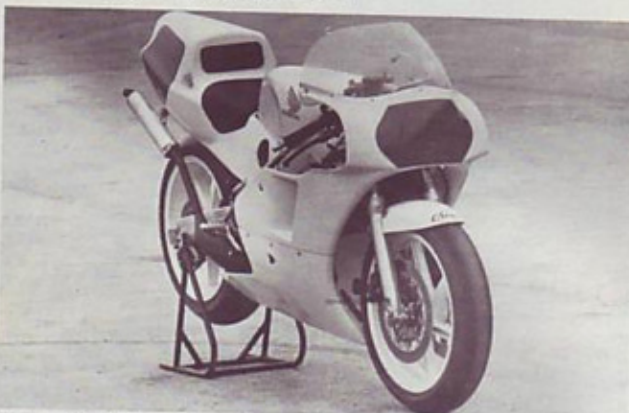
da opisati: kratki gibi, dober občutek z nogo, vklapljanje brezhibno. Enkratno! In tako motor le poje in poje. Igrivo. Lahkotno za vožnjo. Dvovaljnik z valji na V, z lamelnima ventiloma, ki vodita neposredno v karter, in z izpušnimi ventili je popoln primer rek sodobnega agregata, zato ne preseneča, da je motocikel v rokah dirkačev tako uspešen.

Med ovinki se izkaže honda RS 250 R nevtraln. Popolnoma je stabilna, kot bi bila vpeta v tirnice in obvladovanje reškega vijugastega asfalta je s tem motociklom prijetno opravilo. Voznik se hitro znebi napetosti, ki jih običajno povzročijo tisto zoprno

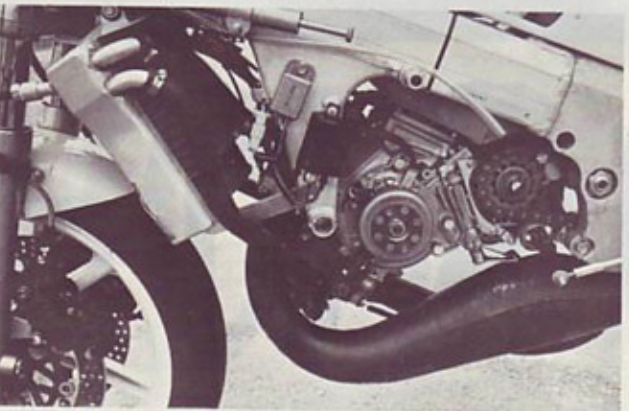
Brez oklepa: ukrvljen vodni hladilnik, v nosu pred vilico merilnik vrtljajev s termometrom ter servo motorji izpušnih ventilov. Ročica zavore je nastavljiva, rezervoar hidravlične tekočine varno prestavljen na vilico.



Enostavne in popolne linije honda RS 250 R.



Med nosilca okvira vpet motor V-zasnov.



POD OKLEPOM

Motocikel letnika 91 se od predhodnika iz leta 1990 ne loči kaj dosti. Honda je pri tem dirkalniku ubrala pot brez šokantnih preskokov. To pomeni, da so motocikel vsako leto le izpopolnjevali, in to na osnovi izkušenj, ki so si jih najboljši Hondini dirkači v minuli sezoni nabrali sami.

Motocikel je primerek današnje klasične dirkalne tehnike. Opremljen je z dvotaktnim vodno hlajenim agregatom z valji na V, lamelnim ventilom za vsak valj. Lamelni ventil je pri letošnjem agregatu večji: s 60 mm so ga povečali na 65 mm. Za boljše sesanje so tehnik skrajšali kanale para uplinjačev Keihin PJ 38 mm in tako izboljšali pospeševanje pri visokih vrtljajih motorja. Povečanju moči so privedli tudi ročno gred, ki je za 20%

bolj toga in s tem vzdržljivejša. Več iskrosti v nizkih in srednjih vrtljajih so tehnik pridobili s spremembami na izpušnih ventilih ter vžigalni brezkontaktni elektroniki. Nov pa je tudi par izpuhov, ki se ob straneh motocikla vijeta vsak z ene strani vse do konca sedeža. Sklopka je večploščna suha, odlično usklajena z zmogljivostmi motorja. Enako velja za šeststopenjski menjalnik.

Motor je obošen v že klasičen okvir box, izdelan iz dveh ekstrudiranih aluminijevih profilov, spojenih v najkrajši smeri z glavo okvira in ležiščem zadnje nihajne vilice, ki je še povsem konvencionalna in tako zastarela – tovarniški stroji imajo namreč asimetrično vilico v liniji galebjeja krila, kar omogoča več prostora za razvod izpušnih cevi. Letošnji model ima izpopol-

pričakovanje nepredvidenih reakcij samosvojega motocikla. Honda vliva zaupanje. Ponuja roko za sodelovanje s predlogom: »Oba bova opravila vsak svoj del igre do popolnosti.« Temu motociklu je mogoče v vsakem trenutku zaupati, da se bo odzval tako, kot hoče voznik.

Ko opraviš z asfaltno pentlojo pred spustom v spodnji del reške steze, za hip zatavam z mislimi, kajti »luknja« je vozniško zahtevna in s staro yamaha se običajno na izhodu iz prelivajočih se ovinkov močno »ustavim« z grajočim motorjem pod seboj. S hondo – poezija. Motor vleče v klanec brez omahovanja in zagrebški ovinek se neverjetno hitro približa. Zaviranje. Honda se upre v asfalt že ob nežnem stisku zavorne ročice. Zadnja zavora – ne potrebujem je. Prestavim do druge, se hkrati presedem v levo in nagmem globoko v levo. Motocikel pelje tako samoumevno v zeleni smeri, da se počutim sproščeno, kljub nabranim krogom nič utrujeno. Z željo: še enkrat okrog, pa še...

Do streznitve: odnehaj! To je opoj, kjer te lahko mimogrede zanesi in se spustiš v izizzivalno igro s stezo in z uro. Povem vam, s tako popolnim motociklom se je mogoče zares naužiti radosti, ki jih ponuja hitra, toda varna vožnja. Pa kaj bi vam pravil. Odvežite nogavico in odštejte prihranke. Ne bo vam žal!

Mitja Gustinčič
foto: Srdan Živulović

njeno vzmetenje z več možnostmi nastavitve: spredaj teleskopska vilica, zadaj mono sistem Pro-Link. Tudi tu je replika malce zaostala, saj imajo tako tovarniški stroji kot konkurenčni yamaha ali aprilia spredaj vilico uside-down in sodobnejšo zadnjo nihajko. Za mirnejše krmilo je motocikel opremljen z blažilnikom na prednji vilici. Za boljši stik s cesto je Honda letošnjemu motociklu namenila širši kolesi svoje izdelave: spredaj s kanalom 3,50, zadaj s kanalom 5,25, oba pa v premeru 17 col. Tako je mogoče na motociklu uporabiti tudi najnovije tekmovalne gume. Tudi Hondini kolesi sta izdelani iz magnezija, v prid nevmetenim masam in manjši skupni teži motocikla, ki je s 100 kilogrami sicerca 8–9 kg nad optimumom, toda za neprimerno manjšo ceno, kot prodaja konkurenca svoje dirkalne kopije.