

Simbolika številke ena: Silvo Habat, trikratni državni prvak v 250 kubičnem razredu in prvi Jugoslovan na štartu 500 kubičnega razreda na tekmovalnih za evropsko in svetovno prvenstvo

Bilo je lani, tip pred zimo, ko se je oglasil Silvo Habat: »Vozil bom 500!« ??

»Povsem resno. Že imam motor.« ??

»Trivaljno honda 500. Vzel sem jo od Nizozemca Van Dulmena. Je zaključil z dirkaško kariero.«

Zanimalo me je, če je honda že doma, na ogled, za potipati in sesti nanjo: taka prilika se ponudi le vsake kvatre enkrat – ali pa tudi nikoli.

»Ni še. Spomladi – boš vozil na Grobniku?«

Si lahko zamišljate prijetnejšo ponudbo? To je bil zelo mikanen izviv, ki se mu ni bilo mogoče upreti: motocikel sodi v najboljše, kar tehnika ta hip nudi, pa še šarm zares pravih dirk se ga drži – politrski razred je kraljica motošporta.

Silvo Habat je zares preseenetil, saj se je odločil potiho, brez pompa in veliko besed. V 250 kubičnem tekmovalnem razredu je dosegel na domačih tleh veliko. O tem pričajo trije naslovi državnega prvaka. Trikrat zapored je bil najboljši, pa si je tako prislužil še najvišje domače priznanje – zlato čelado AMZJ.

Preseenetil je tudi zato, ker je izstopil iz povprečja s svojo

Vozili smo – tekmovalna honda RS 500 R

Hudournik

Največ, kar je mogoče dobiti za denar

dokaj drzno odločitvijo iti navzgor, na zahtevnejši teren: doma smo namreč vse prehitro zadovoljni z doseženim, pa so zato rezultati takšni, kot pač so.

Ponudba mi je ostala živo v ušesih in priznati moram, da se je zima (po tej plati) prav po polje prevešala proti pomladu, proti dogovorjenemu ranidnu z dirkalnikom.

Silvo Habat pa se je pridru-

šal, da so dnevi prekratki, da se prve dirke prehitro bližajo, priprave na sezono pa potekajo prepočasi. Verjeli ali ne, ko sem takole opazoval Habatove priprave na novo tekmovalno sezono, na nov izviv, se mi je zdelo, da je za zdravje bolj nevarno organizirati tekmovalno ekipo kakor pa dirkati; pri dirkanju imaš (skorajda) vse v svojih rokah, pri organizaciji pa je vse preveč »čejev« vmes.

Silvo Habat (sedet) z delom ekipe in hondo RS 500 R



V stilu: se bodo sponzorji odzvali ponudbi, bo zvonec telefona oznanil ugoden odgovor ali razočaranje; bo Michelin prodajal prave 17 colse gume, pa bo vezano na gume treba najti tudi odgovarajoča kolesa; bo motor res tak kot naj bi bil ...

Približevala se je Habatova prva dirka v politrskem razredu, za evropsko prvenstvo, v Jerezu v Španiji. Bolj kot se je bližil dan odhoda v Španijo, bolj se je stopnjevala živnost: Habat je imel v načrtu vsaj nekaj kilometrov treninga, testna ekipa in fotoreporterji pa smo usklajevali svoje delovne obveznosti tako, da bi lahko polnoštivilno odšli za tri dni na grobniško dirkališče.

Dogovorjeni smo bili! Firma IMOB iz Maribora je Habatu čez noč sešila usnjeni dirkalni kombinezon, ličar je dajal še zadnje odenke sveže pripravljeni hondi.

Razočaranje! Grobniški je kupila Cagiva družno z Dunlopom, pa smo ostali lepo doma in prestavili preizkus za teden dni.

Razočaranje, v drugo! Tokrat jo je zagodilo vreme: v Ljubljani deževen sneg, na Grobnišku sunkovit veter.

No, v tretje smo uspeli. Grobniški je bil prost, mraz je stiskal kot sredi zime. Vendar je, ob topli kavi, šlo.

PRVIČ V ROKAH

Trije smo navlekli usnjene kombinezone preko topnih spodnjic: Silvo Habat, Samo Gustinčič in spodaj podpisani. Uverturo je odpeljal Silvo. Rezec glas trivalne honde je oznanjal, da motor zdravo diha in hkrati oznanjal nove čase v jugoslovanskem hitrostnem moto športu – prvič politrski dirlkalnik v domačih rokah.

Habat je žarel, ko je po kakih petindvajsetih krogih snel čelado in prepustil motocikel Samotu: »Samo z enim prstom zaviraj!«

Zamislil sem se nad opozorilom, ki sem ga ujel na ušesa. Motor ima 120 konjev, tehta 125 kg – pa zavirati z enim prstom na ročici prednje zavore?

Ko je prišel moj red, sem že ne vem katerikrat zapored »raztegnil« kombinezon: medtem so fantje preventivno pregledali motocikel, količino goriva v rezervoarju in nastavili ročičevje prestavne ročice takto, kot najbolje »mislim« – s prvo prestavo navzdol.

Še pogled do Habata: »Količko časa imam na voljo?«

»Dokler ne padeš dol – od utrujenosti!«

Z zelo spoštljivimi občutki do motocikla sem dal znamešnje, da me potisnejo: varnejše mi je zdelo, kot pa da bi takšno zverino na potiskanje



V boksih, pred prvo vožnjo: podroben pregled motocikla



Še zadnji dogovori: fotograf Veljko Jukič Silvu Habatu deli »napotke«

Politrski razred je kraljica motorizma. Tudi po stroških



vžgal sam – običajno mi iz prve nikakor ne uspre.

Za las privita ročica plina, menjalnik v prvi prestavi, spustim sklopko: motor je zagral in prijet. Korakoma peljem iz boksov proti izhodu na stezo dodajam ob stisnjeni ročici sklopko plin, da motor ne bi zamrl. Kazalec v merilniku vrtljavje poskušuje proti visokim številkom kot bi bil na vzmeti – motor se strahovito hitro iz nizkih vrtljavov zažene v sam vrh. Še opozorilo več, da je treba biti s tem motociklom previden, nežen.

Prvi krog peljem le z drugo prestavo, skorajda brez plina. Za spoznavanje novosti na stezi, saj se skorajda pol leta nisva »srečala«.

Drugi krog peljem za spoznanje hitreje. Sedež mi je prekratek, ker je Habat svojim dimenzijam primerno zadnji del dodatno obložil. Zato mi tudi pleksi steklo rine v nos. In dvo-deleno navzdol priostreno krnilo je zelo odprtlo, tako da povsem »visim« naprej. Merilnik vrtljavje mi zakrivajo pletenice ročice plina. Sicer je pa motocikel na oko kar prijazno domač.

Iz zasanjanosti me prebudi italijanski motorist, ki se mi z leve pripodi skorajda pod kolena. V tistem hipu sva se z italijanom spuščala iz S-ja proti luknji. »Ne boš«, si rečem in privijem ročico plina.

Bog pomagaj! Honda se je postavila na zadnje kolo in me izstrelila naprej. »Res je divja«, me je obšlo, ko sem se obesil na prednji konec in popustil plin, da je prednje kolo spet dotaknilo asfalt. Prestavim navzgor in z nežno roko na plinu usmerim motocikel proti desnemu ovinku, ki vodi v grobniško luknjo, spodni del steze. Asfalt bliskovito beži pod kolesi ...

V ciljno ravnino odločneje poženem motocikel. Igla obrotomera skače proti 11.000 vrtljavjem, prestavim vse do šeste, tiščim se rezervoarja, da se prednje kolo ne bi odlepilo od tal. Zid ob boksih je v hipu postal nejasen, kajti motocikel pospešuje tako, da so se mi zmedla dojemanja. Stisnem ročico prednje zavore in se istočasno dvigнем iz oklepja.

Bog pomagaj! Saj to ni res. Motocikel počepne na prednji konec, zavira, da je strahota in



Vozili smo: honda RS 500 R, dirkalnik, s katerim je zabilstel Fredy Spencer

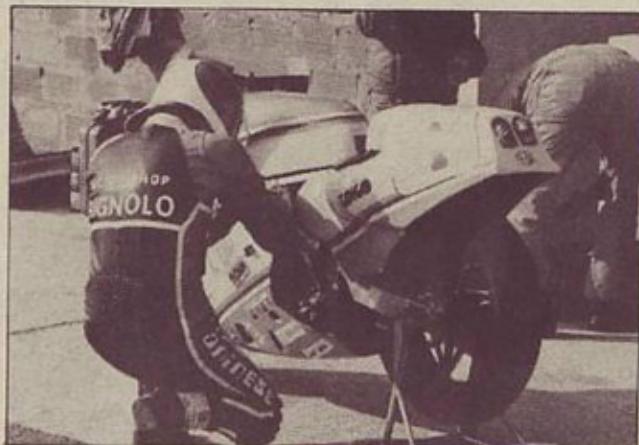


Motocikel osupljivo pospešuje in fantastično zavira, vendar kljub odličnim voznim lastnostim je redkim uspeva z njim biti zmagovalno hiter

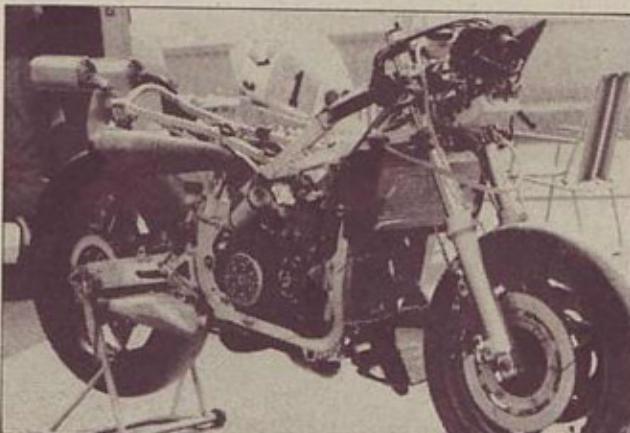
Občutek imam, da mi bo motocikel ušel med nogami nazaj. Prvič v karieri doživim, da imam prešibke roke, da bi ustavljal motocikel: običajno se mi je dogajalo, da zavore niso bile kos željam. Hondina mm koluta sta nenačrtiljiva.

Nekajkrat pretresen nad zmogljivostmi motocikla sem pozabil šteti kroge in prav siliti sem se moral, da sem mislil na prestave, ovinke, nove točke kjer je treba zavirati. Toda motocikel je v rokah povsem poslušen. Dvojen okvir iz aluminijevih profilov v kombinaciji s prednjo vilico in zadnjim prolink vzmetenjem deluje kot homogena celota, ki dopušča tudi grobe vozniške napake – motocikel sledi ukazom brez nenavadnih reakcij. In trebušaste Michelinovne dirkalne gume (spredaj 12/60-16, zadaj 16/70-18) zalepljene ob asfalt nudijo skorajda brezmejno oporo – če le ni roka na ročici plina pregroba.

In verjamite, težko je sicer izredno poslušen motocikel peljati hitro. Med 200 ali 250 km na uro na ravnem ni velike razlike: le ravnila se nekaj hitreje konča. Toda biti hiter med ovinki, to je druga pesem. Hondin trivaljni dvotaktnik diha preko lamev v sesalnih kanalih, ob prostornini 498,6 kubikov pa zmore po tovarniških podatkih 120 konjev: toda moč narašča enakomerno –



Prvi testnik, Samo Gustinčič: lastnorocni pregled brezhibnosti motocikla



Honda RS 500 R: vrhunc motoristične tehnike, ki ga prekašajo le tovarniški dirkalniki

motor je brez odpora uporaben tudi pri nizkih vrtljajih, saj od 5000 – 6000 vrtljajev v minutu vleče kot cestni motocikel. Toda živahen je med 10.000 in 11.500 vrtljaji v minutu, kjer pokaže kaj zmore: in tu zahteva nežno, vendar odločno roko.

V bokse sem se vrnil, ko mi je pričel motocikel zaradi utrujenosti uhajati iz rok in je bilo jasno, da je pričel motocikel voziti mene: roke so postale gumijaste in dihanje sunkovito. Po enajstih krogih!

Od izkušnje s hondo RS 500 R mislim drugače: vsekumur, ki zna biti z dirkalnim motocikлом na stezi hiter, dvignem kapo. Silvo Habat zna biti hiter.

Hkrati pa ostajam presunjen nad lego, pospeški, hitrostjo, zaviranjem, vzmetenjem in lahketnostjo dirkalne honde RS 500 R. To je bil najboljši motocikel kar sem jih do sedaj imel v rokah – in teh ni bilo malo.

MITJA GUSTINČIČ
FOTO: VELJKO JUKIĆ

Zanimajo me vsi modeli avtoradiev

AUDIOLINE zato vas naprošam, da mi pošljete prospekt s cenikom na naslov:
Priimek in ime _____ pošta _____ ulica _____



Mercator – Mednarodna trgovina

TOZD CONTAL-ZASTOPSTVO AUDIOLINE,
61000 LJUBLJANA, Titova 66.