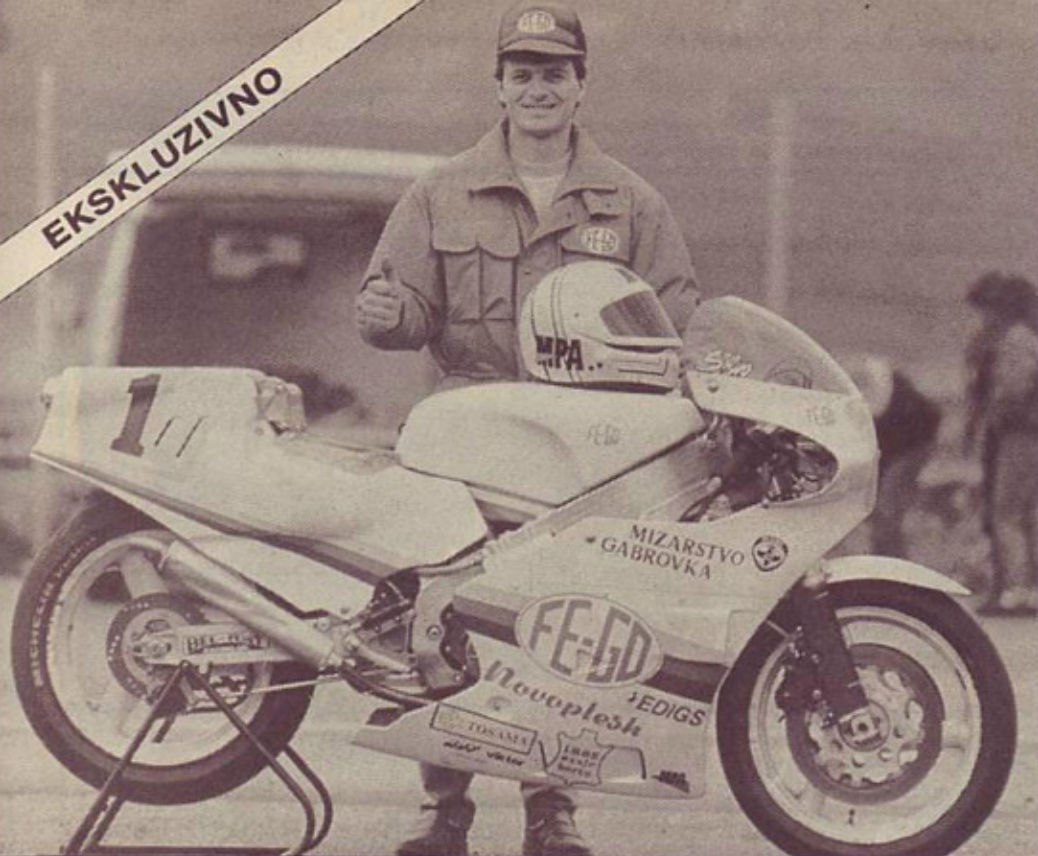


EKSKLUZIVNO



Silvo Habat in povsem nova honda RS 500; ob vstopu v drugo sezono dirk v pollitrskem, kraljevem razredu, kjer je Habat naš edini predstavnik in s tem naš najhitrejši motorist

Točno leto dni je minilo, odkar nam je Silvo Habat, naš edini cestnohitrostni dirkač v razredu motociklov do 500 kubikov, odstopil za preizkus svojo 500 kubično trivaljno hondo, sanjski motocikel.

Takrat sem si po zaključenih voznjah takole rekel: »Deset let že nabijaš po pisalnem stroju in polni strani Avto magazina. Tudi kar se tiče samih motociklov, si že pretirano izbirčen. In tale honda 500 je najboljši motocikel, ki si jih imel v rokah. Boljšega ne bo več. Skratka, najbolje, da sedaj zaključiš novinarsko-testniško kariero!«

Pa, kot vidite, nisem napisal uredniku »odpovedi«, čeprav so tudi honorarji nizki...

Habat je namreč že takrat nekaj mrmral o boljšem, manj iztrošenem motociklu.

Saj mu ne bi verjel, če ga ne bi poznal kot zagnanega, resnega in zelo delavnega fanta. Ne govori v prazno. In najraje gleda naprej.

Lani, ob njegovem začetku v najbolj cenjenem tekmovalnem razredu, po blesteči kariери v domačem najhitrejšem

Vozili smo – honda RS 500 letnik 88

Več nudijo le tovarniški stroji

Biti hiter, to je problem

tekmovalnem razredu (motocikli do 250 kubikov), ki jo je kronal z zlato čelado za tri naslove državnega prvaka, je marsikdo zamahnil z roko,

češ: »Pogorel bo. Petsto kubikov, pa nastopi v svetovnem prvenstvu?! Kje pa, to ni za nas!«

Silvo Habat je že v svojem

V primerjavi z motociklom, ki smo ga vozili lansko leto in sega z letnico izdelave v leto 1985, je model letošnjega letnika precej posodobljen. Še vedno pa ni na taki ravni, na kakršni je bil trivaljnik, s katerim je leta 1982/83 briljiral Spencer v družbi Mamole, Rocha, Haslama...

Tako ima letošnji motocikel namesto aluminijevega dvojnega zaprtega okvira aluminijast okvir po yamahinem delta box konceptu, spodaj odprt. Za 20 mm je večji premer prednjega para zavornih kolutov. Obe kolesi sta 17 colski in temu primerno je prilagojena tudi geometrija.

Motor je skorajda nespremenjen. Drugače so oblikovane izpušne cevi, večji so dušilci hrupa. Tretji valj je še vedno brez izpušnega ATAC ventila – kar je verjetno dodatek, ki sodi v kit elementov za tiste tekmovalce, zasebnike, ki vzbudijo Hondino pozornost.

Motor zmore 5 konjev več pri istem številu vrtljajev, to je pri 11.500 vrtljajih v minuti.

Motocikel je obut v Michelin gume spredaj 12/60-17, zadaj 18/60-17 radial.

prvem letu najzahtevnejšega dirkanja dokazal, da ni ugriznil v prevelik kos. Dobro se je znašel tako z zahtevnim motociklom kot s svetovnimi dirkališči in vsem, kar sodi k resnemu dirkanju. Res pa je tudi, da je pomanjkanje izkušenj botrovalo nekaj težavam, zaradi katerih je ušla marsikatera dobra uvrstitev: prevečkrat je bil sam za vse, preobremenjen.

Preveč okvar na motociklu, s katerim je vozil v lanski sezoni, je samo potrdilo odločitev, da je potreben novejši motocikel, bolj svež. Niso vse konjske moči in ostala vrhunska tehnika, toda brez tega tudi ne gre. To se je potrdilo lansko leto v Franciji, na dirki za svetovno prvenstvo, ko se je Habat v dežju, kjer igrajo konji drugorazredno vlogo, peljal vstric z najboljšimi dirkači sveta.

Pot do nove novcete dirkalne honde 500 je bila precej negotova. Honda je za trg zasebnih dirkačev izdelala čez zimo le toliko motociklov, da jih je bilo mogoče prešteti na prste obeh rok. Jasno je, da so dirkalnik prejeli najprej dirkači iz tržno zanimivejših držav. Silvo Habat je motocikel prevzel v Belgiji še tople, direktno iz HRC, in že dan kasneje je bil na dirkališču Jerez della Frontera v Španiji, na prvi letošnji dirki za evropsko prvenstvo.

Po Habatovi vrnitvi iz Španije je bil motocikel deležen designerske kure. To pomeni, da so ga fantje barvno obdelali in mu vtisnili podobo FE-GO racing ekipe. Opravilo so tudi številne prilagoditve in nastavitve, saj je motocikel prišel iz Hondinega tekmovalnega odseka kot razglašen klavir.

Slednje precej neprijetno preseneča, saj je motocikel ročno delo tehnikov HRC-ja, ki se ukvarjajo le z dirkalnimi konstrukcijami, pa bi človek od tako zasojeno dragega motocikla pričakoval več. To pomeni, da bi morali vsi elementi motocikla delovati vzorno dobro, saj motocikel predstavlja višek tehnike največjega proizvajalca motornih koles, tako pa že po dveh odpejanih dirkah Habatovi fantje še vedno niso našli odgovora, zakaj je motocikel zadaj nemiren.

DOMAČA PREMIERA

Grobniško dirkališče, prva nedelja v aprilu, dež se je prevesil v oblačnost in sredi dne-



Brez posode za gorivo: povsem nov okvir iz aluminijevih nosilcev



V naših rokah, vstop na stezo: prvič na vrhunskem novem dirkalniku



Zadnja Michelinova radialka: širina od roba do roba 18 cm!

va je bila steza že toliko suha, da smo povlekli trivaljno hondo RS 500 iz kombija.

Na oko znan motocikel, v grobem enak tistemu, ki smo ga imeli priložnost voziti točno leto dni nazaj. Zavidanja vreden stroj, ki s svojo kompaktnostjo oznanja, da zahteva odločno roko – in pametno glavo. Za povrh pa se krasi z avreolo osvojenega svetovnega prvenstva v Spencerjevih rokah in številnimi uspehi tovarniških pa tudi zasebnih dirkačev. Skratka, to je stroj, ki pelje med najboljše.

Kratek pregled motocikla, le toliko, da smo se prepričali, da je vse na svojem mestu, in kot prvi je na stezo zapeljal Silvo Habat: za potrebno segrevanje motorja in Michelinovih slick dirkalnih gum.

Pol ure kasneje drugi voznik – Samo Gustinčič, ki je s svojim poznavanjem dirkalne tehnike in trivaljne honde same okrepil našo ekipo.

Po polurnem turnusu (Grobnik je ta dan deloval vzorno organizirano z redarji, signalizerji, vestno blagajničarko in seveda, hvala bogu, reševalnim kombijem z dežurnim zdravnikom) je bil tudi Samo nazaj. Zaradi utrujenosti zaripel v obraz in z obdrsanimi škornji ter kombinezonom kar ni našel pravih besed: »Kako dobro leži v ovinkih... zavore so kar prehude... samo z enim prstom moraš bremsat... po ravnem pa je motor prehiter...«

Veliko tega sem doživel že lansko leto s staro hondo. Lani sem ostal dobro presene-

čen, saj nisem pričakoval toliko presežnikov, pa čeprav je jasno, da GP 500 dirkalnik zahteva že kar nadčloveške lastnosti od voznika. Kdor podrobneje spremlja hitrostni moto šport, je že imel možnost zaslediti, da se tudi znana ime na svetovnega prvenstva iz razreda 250 kubikov na 500 kubičnem stroju niso znašli: recimo Anton Mang, Loris Reggiani, Carlos Cardus.

Slednjič sem tudi sam zapel kombinezon in si namestil vse plastične zaščite, skrite pod govejo kožo. Medtem so mi fantje »prilagodili« prestavno ročico in dolili v rezervoar 3 odstotno mešanico super bencina in Castrolovega A 747 olja – ter prekrizali roke: »Sedaj je v tvojih rokah.«

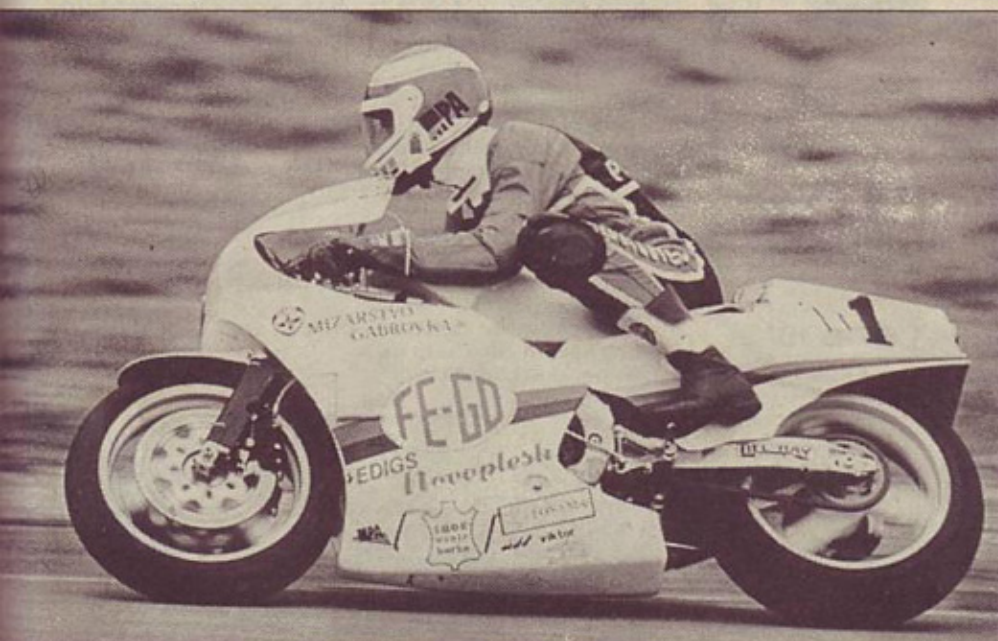
Sede v zavaljenem sedežu,

ki pokriva tudi dve izpušni cevi, sem dvakrat, trikrat zaveslal z nogami, popustil ročico sklopke in hondin trivaljnik je iz prve zdravo zahropel. Malo je motociklov, ki tako enostavno in zanesljivo vžigajo. Motor zdravo borbota tudi pri najnižjih vrtljajih, ko se s hitrostjo pešca vozi med gnečo parkirišča. Brez upiranja, brez pokajšljanja, brez drsenja s sklopko in nabiranja v visoke vrtljaje. Kultiviran stroj!

Brez napora bi se s takim motorjem zapeljal tudi od doma do bližnje trgovine, kot s cestnim motociklom. Da ne bi kakšnega lahkomišelnega postavljala s polno denarnico potegnili v skušnjavo te vrste, je proizvajalec na rezervoar motocikla zalepil veliko rdečo nalepko, kjer v enostavnih in jasni angleščini piše, da je motocikel skonstruiran »za eno osebo... za dirkaško rabo... da je vsaka vožnja po ulicah, javnih cestah in avtocestah nelegalna.«

Na stezi. Domače okolje. Le silna gneča razgretih nemških motoristov, ki so gostovali na Grobniku, me je spominjala na ljubljansko prometnico ob tretji uri, ob koncu službe. Povsem neprimerno za osvežitev spomina na vijuge dirkališča in postopno privajanje na motocikl. Teško je namreč s 130 konji med nogami in po polletnem premoru takoj uglajeno zdrveti po asfaltni pentlji.

Prvi krogi, prvi vtisi. Sedež je visoko nasajen, dvodelno odprto krmilo je nizko, počutim se povsem nabit na roke, Zamerim si, ker nisem prek zime telovadil in nabiral moči in



Utrinek s steze: biti zelo hiter – to je umetnost



že na začetku vem, da bom po nekaj deset kilometrih mehak kot mlado tele.

Vse je tam, kjer mora biti. Motor je segret na 70°C, igla merilnika vrtljajev se ob dodajanju plina igrivo zaganja navzgor, tudi kolena so se mi razmečala. In v nosu imam spet tisti čarobni vonj z oljem pomešanega bencina, ki pozivlja kri.

Med ovinki skušam biti odločnejši – pa mi ne gre vse tako gladko od rok. Ročica prednje zavore, ki krmili dva 320 milimetrski koluta, je izjemno občutljiva – za spoznanje pregrob stisk z le enim prstom na ročici in prednje kolo se zabije v tla. Nežno!

V življenju je odločna nežnost poglavitna. Tudi pri tej dirkalni hondi. Brez cincanja! Jasno ti mora biti, kaj želiš od nje, in honda ti vrača v popolnosti. Motocikel je lahkoten,



Postanek v boksih. Samo Gustinčič (na desni Silvo Habat in Zdravko Matulja): »Auuuh, ni enostavno.«

v ovinkih točen in kot zalepljen v asfalt, prava igra ga je prekladati iz ovinka v ovinek. Pri tem pa čutiš tisto varnost, ki jo kljub hitrosti in zgubnem asfaltu vliva odličen, v »delta box« stilu izdelan aluminijast okvir, spodobno vzmetenje, Michelinovi valjarji na Marvic trikrakih magnezijevih koles (le-ta sodijo v dodatno opremo, kajti honda vgrajuje oblikovno drugačna in nekaj lažja kolesa.)

Priložnostnemu vozniku in tudi dirkaču je v pomoč, da se motor vrti gladko, brez lukenj v krivulji moči, da potegne tudi iz nizkih vrtljajev. S tako prožnim motorjem je vožnja lahkotnejša, izhodi iz ovinkov so hitrejši. In varnejši. Kajti 130 konj v motorju je stalno pripravljenih pograbiti asfalt in ni potrebno veliko, da motocikel na kolesih zdrsi – to pa je bravura, ki jo obvlada le ne-

kaj mojstrov z dirk za svetovno prvenstvo.

Vožnja s tole hondo je bila – poezija. Le na tako dobrem motociklu ti šele postane jasno, kako daleč so še serijski motocikli, ki so še vedno preslabo zavirani, preslabo vzmeteni, s preslabimi okviri. Pa čeprav javna cesta ni dirkališče in vožnja v prometu ni dirka. Toda tudi v prometu človek doživi trenutke, ko je od kvalitete motocikla odvisno ali boš ostal živ ali ...

Moram pa priznati, da sem bil s tole slavno hondo povprečno hiter. Deloma hote, da ne bi spravil v nevarnost zaradi pretirane gorečnosti tako sebe kot motocikla, s katerim je šel Silvo Habat tri dni kasneje na dirko v italijanski Misano. Toda kljub temu me je motocikel zdelal. Z naraščanjem hitrosti se krajšajo razdalje, skrajšuje se čas za odločanje, narašča potrebno garanje, da zaviraš v pravem trenutku, da podreš motocikel, da v pravem trenutku dovolj odločno pospešiš. Vsaka pridobljena sekunda je težko prigrarana.

Kje so meje motocikla, ne vem. Enostavo – za vsakdanjega čeprav hitrosti vajenega voznika je motocikel prehiter. In biti hiter tako, kot so tekmovalci v politrskem razredu, s Silvom Habatom vred, je problem. Tudi umetnost.

Ko dirkači lovijo desetinke in sekunde in se pridružajo, da ima motor pre malo konjev, da je motocikel pretežak (pa tehta s tekočinami vred le 130 kg), da bi lahko še boljše zaviral, jih sicer razumeš. In ko sam poskusiš, se vprašaš: »Kako je sploh mogoče tako hitro peljati?«

Mitja Gustinčič
Samo Gustinčič
Srđan Živulović



Novi škornji za motoriste:
goveje usnje,
okrepjen prstni del,
dodatni našitek na sprednjem delu
za upravljanje s pedali,
dvojna zadruga,
dvojni podplat.

Čevljarna
»RATITOVEC«
Železniki, tel. (064) 67-090

Kawasaki

motorna kolesa

generalni zastopnik

JEKLO
TEHNA

Zunanja trgovina
Maribor
Strossmayerjeva 30
tel. 062/23 481