

Test

HONDA RS125R - '94



Pred dirko za Nagrado Slovenije v Cerkljah se je prvi mož HB Racing teama Slovenija Igor Jerman pridušal, da je dokončno sit drugih mest.

Po sedmih dirkah za državno prvenstvo, postal je državni prvak, je še ob šotoru ekipe brizgal s penino, raztegoval harmoniko in bil v mislih - kdo ve kje.

Kakšen mesec kasneje smo se srečali na Grobniku. Honde RS 125 s številko ena na oklepu tudi pogledal ni več. Poigral se je z 250-kubičnim motociklom.

PRVAK!

Čez celo leto smo se z direktorjem ekipe Petrom Verbičem izogibali možnim pastem, da bi določili sproščen testni dan, ki ne bi ogrozil razvoja športnih načrtov ekipe.

Pri Jermanovih so imeli vsi celo sezono visoko zavihane rokave: na noge so postavljali servisno delavnico za moto-

cikle Honda, mimogrede specialistično varili aluminij, vsak prost trenutek pa so vložili v razvoj dirkalne honde RS125R. To je bil razvoj na temelju domačega znanja, v rokah Vinka Jermana. S sinom Igorjem sta odlično sodelovala, se razumela brez veliko besed in opravila dobro delo.



Merjenje moči z Gorcem in njegovo yamaha TZ 125 je bilo pač stvar prestiža in končnega rezultata.

Zato smo se ujeli šele po končani sezoni, ko so bili rezultati znani in je psihoza povsem popustila. V ekipi HB so bili tako sproščeni, da so mi motocikel pustili kar tam v boksih, prislonjen ob steno, češ: "Tvoj je in počni z njim, kar se ti zdi primerno!"

Prima. Res ne deluje spodbudno, če se ob strani nabere celotna hudo zaskrbljena ekipa, ki poti hladni pot in se priporoča tja gor k Najvišje-

mu, da bi motocikel prišel nazaj cel.

Nekaj sem sicer skušal sitnariti, da je Igor od mene lažji celih dvajset kilogramov in da bi zato kazalo napeti zadnjo vzmet; da je Igor krepko hitrejši in da si zato želim krajše končno prestavno razmerje za bolj tekoče pospeševanje iz ovinkov; da je ročica menjalnika čudno visoko postavljena in da je ne najdem tam, kjer želim. Pa niso imeli časa: Igor je na stezi navdušeno treniral z 250-kubičnim motociklom, vsi njegovi so zapisovali čase in bili





z vsem žarom že v sezoni '95. Torej sede nizko pri tleh (krepko nižje kot na yamahi TZ 125) zaveslam z nogami, še direktor Verbič me je potisnil, v prvi prestavi lovim sklopko in honda vžge ter z nekaj pokašljevanja in zamiranja spelje.

Honda RS125R letnik '94: ena sama prostorska stiska. V celem nizkem motocikel, stopalke so visoko, sedež je nizko, krmilo je tam nekje pri tleh in kakšnega razkošnega udobja resnično ni. Na zadaj višji yamahi 125 sem se občutno bolj domače počutil. Kaže, da je Igor Jerman zrasel s tem motociklom, saj tudi on s 180 cm višine spada med dirkaške velikane. Pa ni bilo slišati, da bi se kaj pritoževal. Preprosto, vozil je in bil presunljivo hiter. Presunljivo hiter?

Razumeti je treba, da ima Jermanova honda na zadnjem kolesu blizu 42 KM pri 12.000 vrtljajih v minuti (Vinko je serijski motor okreplil za cele 4

KM), kar je veliko za enovaljni 125-kubični motor. Absolutno pa so to še vedno nizke številke, če potegnemo vzporednico z 250-kubičnim razredom ali celo z razredom superbike. Pa je bil Igor hitrejši od marsikoga z močnejšim motorjem!?

Finte ni! Je le voznik, ki mora imeti glavo, srce in j...a na pravem mestu: na koncu ravnice zaviraš šele krepko za tablo z oznako 100 metrov in čim prej s polnim plinom pospešuješ iz sredine ovinka, čim bolj mehko in tekoče odpelješ krog po najhitrejši krivulji in pridrviš skozi ciljno ravnico s čelado, potisnjeno povsem v oklep motocikla in merilnikom vrtljajev na številki 12.800. Torej 800 vrtljajev nad območjem največje moči. Takrat honda RS125R sviga s kakšnimi 215 km na uro, kilometer gor ali dol.

Slišati je preprosto.

Verno ponoviti? Ne bo šlo! Zato pa je Igor Jerman letošnji

državni prvak. Znal je, brez napak, ožeti hondo do konca. Res pa seveda je, da je motocikel do voznika izjemno prijazen. Nič trmast. Krivulja moči se prične občutno krepiti pri skoraj 9000 vrtljajih v minuti, ko motor prihaja k moči. Takole na papirju seveda to ne pove veliko. Sede v motociklu pa zaznaš, da dušeče hropenje motorja prehaja v zdrav zvok, kateremu sledi precej krepka "brca", ki se tekoče vleče tja čez dvanajst tisočakov.

Tudi ko zamujaš s pospeševanjem iz ovinka in igla na merilniku vrtljajev usiha tja pod osem tisočakov, je motor še pri življenju. Pa čeprav nima v izpušnem kanalu ventila, ki bi godil motorni elastičnosti. Po tej plati je honda še zelo klasična in zaostaja za doganjanji v dirkaškem svetu. Praktično je nespremenjena vse od tiste prve in že daljne sezone 1988. Iz leta v leto so v HRC izboljševali le drobne



Igor Jerman, državni prvak, veseljak

detalje, dajali teoretično pomoč pri pripravi strojev, nizali zmage in brzdali ceno dirkalnika. In šele sedaj, za leto 1995, korenito predelali motocikel. Sedaj bo imela honda kakovostnejše vzmetenje, lahko dostopen kasetni menjalnik, menda tudi ventile v izpuhu.

Počutje: motocikel je nenavadno nizek. Kolena se v ovinkih kar vlačijo po tleh in presedanje v sedežu ter prestavljanje zahtevata kar

Vinko Jerman

"Motocikel letnik '94 je korektno izdelan in že pri Hondi prirejen novi formuli goriva. Zato sem imel resnično veliko dela v povsem novi smeri frizure. Vendar sem povsem zadovoljen, saj sem sam naredil tisto, kar Honda prodaja kot kit za povečanje moči za velik denar. Tudi v mednarodni konkurenci smo bili dovolj dobro pripravljeni, čeprav je bil končni rezultat razvoja v sezoni '93 v povprečju uspešnejši kot letos.

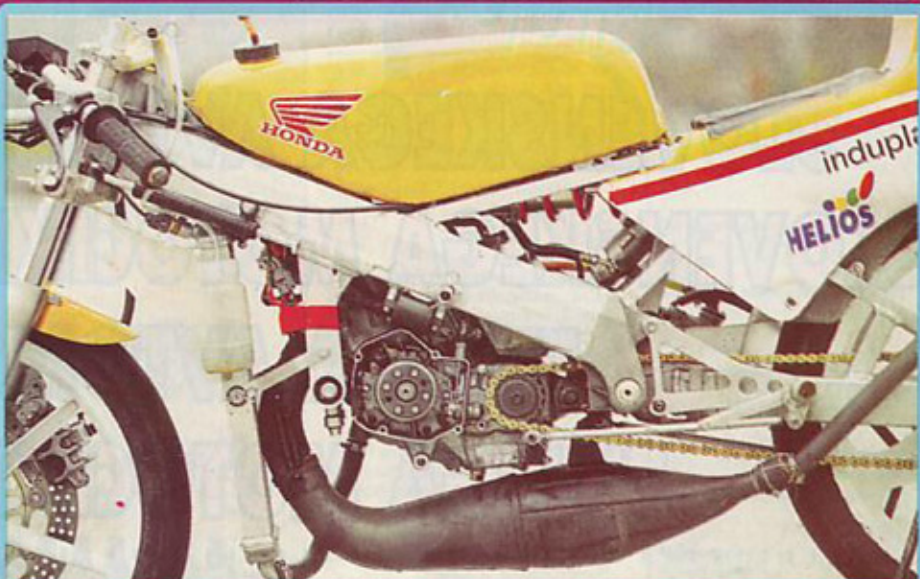
Letos je šepala kakovost nadomestnih delov, zato je motor tudi dvakrat "zaribal", na treningu na Irskem in v Avstriji.

baletniško razgibanost. Pa se tako v tistih kratkih minutah testne vožnje, ko skušaš vsrkati vse, kar pletejo občutki, počutiš kot v pretresnih čevljih. Bi, pa ne gre. Motocikel je resnično lahko in vrtljiv, prav igribo se prevali iz nagiba v nagib in vrača izredno zanesljiv občutek, kot bi se vozil pripet na tračnice. Vinko Jerman je opravil resnično vsega spoštovanja vredno delo, ko je zmožni motorju povečati moč in tudi navor. Ničesar ni izgubil, motor spodobno vleče. In to z manj "hudim" bencinom, z le sto oktani, saj je FIM visokooktanske bencine preporočala.

Kakovost: dvojni okvir box je serijski, vzmetenje tudi in zavore tudi. Vse skupaj deluje usklajeno in tako ni bilo potrebe po kupovanju eksotično dragih nadomestnih komponent. Zanimivo. Nič se nismo igrali z nastavitvami, pa je bil motocikel lepo vožen, primerno trd, miren na grbinah in stabilen ob zaviranju. Voznika (odmišljam prostorsko stisko) ne izčrpa. Vse pač deluje tako, kot se od pravega motocikla pričakuje. In zato je vožnja dirkalnega stroja, na dirkališču seveda, en sam velikanski užitek.

MITJA GUSTINČIČ
 Foto: MATEJ DRUŽNIK

Tehnični podatki



Motor: enovaljni - dvotaktni - tekočinsko hlajeni - sesanje prek lamelnega ventila v oblište ročične gredi - vrtna in gib 54,0 x 54,5 mm - prostornina 124 kubikov - kompresija 8,7:1 - največja moč 31,8 kW (44 KM) pri 12.000/min - največji navor 25 Nm pri 11.500/min - uplinjač keilnih PJ38 - mehanika osvinčenega bencina s 100 ali več oktani z oljem castrol A747 v razmerju 30:1 - magnetni vžig CDI - svečka RS385-10.SP/NK

Prenos moči: zobniški primarni prenos, razmerje: 2,952 - večploščna sklopka v oljni kopeli - šeststopenjski menjalnik (opcije prestavnih razmerij), osnovno razmerje: I. 1,823, II. 1,500, III. 1,292, IV. 1,153, V. 1,074, VI. 1,000 - veriga na zadnje kolo, razmerje 2,25 - z vertikalni 16,36

Okvir: aluminijasta konstrukcija box iz ekstrudiranih profilov in odlitkov, zvarjenih v ceisto skupaj z zadnjim aluminijastim palčjem (nosilec sedesa) - kot glave okvirja 25 stopinj - predtek 90 mm - medosna razdalja 1255 mm

Vzmetenje: spredaj klasične oljno vzmetne teleskopske vilice s kraki ø 36 mm in hodom 90 mm, nastavljiva prednapetost vzmeti in obojestransko delovanje hidravličnega elementa - zadaj aluminijaste nihajne vilice s centralnim plinskim blažilnikom v vpetju cantilever, hod kolesa 110 mm, nastavljiva višina motocikla, prednapetost vzmeti in obojestransko delovanje hidravličnega elementa - hidravlični blažilnik krmila

Kolesa in gume: aluminijasta kolesa, spredaj 2,50 x 17 z gumo 85/570-17 - zadaj 3,50x17 z gumo 110/585-17, gume dunlop

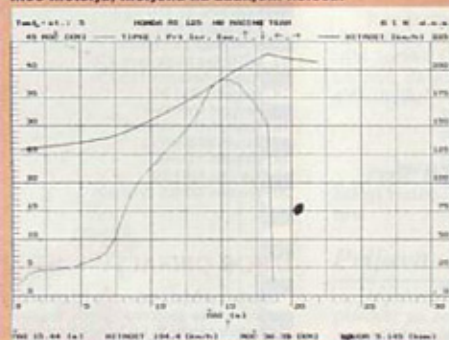
Zavore: spredaj 1x plavajoči kolot ø 296 mm z dvoblatno čeljustjo, po odmiku od krmila nastavljiva zavorna ročica - zadaj kolot ø 186 mm z embatno čeljustjo

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

Cena: DEM 18.000* (AS Domžale)

Naše meritve

Moč motorja, merjena na zadnjem kolesu:



A: Serijski motor - moč: 38,35 KM pri 12.355/min
navor: 23 Nm pri 12.355/min



B: Dodelan motor - moč: 41,74 KM pri 12.019/min
navor: 25,8 Nm pri 12.019/min

Največja hitrost, Grobnik, sekundarni prenos 16/35: ~215 km/h

Cene nadomestnih delov (v DEM) in njihova življenjska doba:

- bat motorja	130/ od 150 do 300 km	- sklopka, lamele	300/ do 2500 km
- batni obroček, sornik	40/ do 150 km	- svečka	100/ do 300 km
- motorna gred	600/ od 600 do 1200 km, odvisno od kakovosti goriva	- pogonska veriga	220/ od 300 do 400 km
		- gume, prednja	130/ do 100 km
		- gume, zadnja	180/ do 80 km