



Vozili smo

JAWA 898 SPEEDWAY

ZAVORE?

Motocikel speedway je velik posebnost: 500-kubični zračno hlajeni enovaljnik nima zavor, zadnjega vzmetenja in menjalnika. Je čistokrvni športnik. Namenjen le dirkanju.

In ob pogledu na stezo sem se spraševal, zakaj je lesena ograja tik ob njej in ne kakih trideset metrov stran. Moral sem sesti na motocikel in odpeljati nekaj krogov, bližina ograje pa mi ni vivala veliko samozavesti.

Sam motocikel je primerek že več desetletij stare študije motoroznanstva. In ne, da ne bi mogli v korak s časom, temveč je (za ta čas) na pogled okoren okvir najprimernejša rešitev. Češka tovarna Jawa, ki prednjači v tej zvrsti motociklov, je pionir in vendar se zelo hitro in tudi uspešno uveljavljata italijanski GM ter angleški GR. Preprosta izdelava motocikla je razumljiva, saj proga z dvema levima ovinkoma in peščeno stezo, pomešano z malo ilovice, ne dovoljuje, da bi na okvirju in vzmetenju

konstruktorji vnašali zadnje tehnične dosežke. No, napredek je kljub temu viden. Pri najnovejših modelih so to nove vilice, vsi pa imajo že štiri ventile v glavi motorja. To pa je tudi skoraj vse. Morda kaže šteti zraven ležeče vgrajen motor, ki ga v našem prvenstvu ne boste zasledili.

In v naslovu omenjene zavore? Teh tekmovalci sploh ne potrebujejo! Na tekmah, kjer so hkrati na progi štirje dirkači, povsem zadošča zaviranje štiriraktnega motorja. Zavore, "nepotreben balast", kot jih je v šali označil

eden izmed dirkačev, bi dodatno ogrožale voznike. "Dirtrak", ki ga peljejo skozi ovinek mojstri speedwaya, bi se ob zaviranju z zavoro kmalu spremenil v "direct crash": motocikel bi ob zaviranju zravnalo in poljub z ograjo bi bil neizbežen.

Sedež je na enojni jekleni cevni okvir pritrjen 730 mm od tal. Motocikel brez zadnjega vzmetenja, prednje vilice pa imajo le 50 mm hoda, kar voznika gotovo dobro izmuči, saj mora na tekmah prevoziti štiri kroge s polnim plinom. Pa ne le štiri kroge in konec tekmovanja, temveč se dirkač s svojim osemdesetkilogramskim motociklom vrne na progo večkrat. In zato mehanikom v boksih ni nikoli dolgčas. Najbolj so zaposleni z dolivanjem metilnega alkohola v le dvolitrsko posodo za gorivo. Motor porabi gorivo v petih, šestih krogih. Zato ga je treba pred vsako vrnitvijo na progo doliti. Obvezno je tudi mazanje verige ob vrtečem se zadnjem kolesu, torej z motociklom, naslonje-

nim na "piglu" in ob prižganem motorju. "Piglu" imenujejo dirkači desno stopalko, ki je pritrjena zelo nizko. Opravlja pa dve zelo pomembni nalogi: je opora za nogo in istočasno v ovinku opornik, v katerega se dirkač dobesedno upre. Na koncu stopalke je za kovanec velika bunkica, ki preprečuje zdrsk skornja.

Pri vožnji se ob dodajanju plina zadnje kolo vrtil hitreje, kot je hitrost samega motocikla. Pri tem se motocikel postavi povprek in istočasno kaže odvzeti krmilo iz smeri vožnje. Tako je videti, kot da je prednje kolo obrnjeno v napačno smer. Takrat je voznik uprt le v stopalko, brez katere ne bi mogel voziti. Torej če ste mislili, da se dirkači pri vožnji skozi ovinek opirajo na svojo levo nogo, ste se motili. Res pa je, da imajo na podplat levega skornja natakleno jekleno coklo, saj sicer pri drsenju po progi, kjer je povprečna hitrost okoli 80 kilometrov na uro, škorenj ne bi dočkal visoke starosti.



NE, HVALA!

Zračno hlajeni motor je v okvir vpet togo. Diha prek Dell'Ortovega uplinjača in ameriškega zračnega filtra KN. Nikakršnega vodnega hlajenja in podobnih novotarij. Čista klasika. A vendar serijski motor razvije pri 9000 vrtljajih v minuti 47 kW (59,5 KM), kar pa ni dovolj za potrebe vnetih dirkačev. Menda ga je možno "shecati" tudi do 80 KM. Kako ga pripravijo do take moči, je seveda skrivnost vsakega posameznika in njegovega mehanika.

Brez menjalnika, z večploščno suho sklopko, je treba to moč tudi spraviti na progo. Gume, ki so namenjene samo motociklom za speedway, so še najbolj podobne gumam za motocikel trial. Nazobčane, z zračnico, na kolesu velikega premera.

In pred takim motociklom sem stal. Sedel sam nanj - bil sem nizko, kot bi sedel na pručki - in si čez desno zapestje nataknil varnostno vrstico, ki je povezana z električno napeljavo. Ta je napeljena do stikala na krmilu, v primeru padca se iztakne in s tem prekine delovanje motorja.

Nikakršnih merilnikov pred očmi, le roke razširjene na krmilu, kot da bi hotel objeti hrast. Za pol obrata kolesa me povlečejo s spuščeno sklopko nazaj, da pride bat v valju motorja na ugodno mesto za vžig. Porinejo me in igra se začne.



Vozili smo

Ročico za plin privijem za petino, vstanem in po nekaj metrih z vso silo sedem na sedež ter spustim sklopko. Motor zahrumi do dovoljenih 102 db. To je edini način zaganjanja motocikla. Na progi sem sam, da ne bi po nepotrebnem spravil kakega dirkača na urgentni blok, prvi krog odpeljem počasi. A mi motor že na polovici pokašlja in - ugasne. Dve pipici za gorivo, ki skrbita, da se kaj takega ne bi zgodilo na dirki, sta seveda zaprti. Tekmovalci, ki stojijo ob ogradi, opazujejo moje "lomljenje" na progi, sam pa sem verjetno ves zaripel v obraz zaradi lastne pozabljivosti. Ponovimo vajo z vžiganjem in vse gre od začetka.

Motocikel neverjetno potegne že v spodnjem območju vrtljajev, najbolj pa me preseneča, da pri grobem pospeševanju prednje kolo ne sili v zrak, temveč gre skoraj vsa moč zadnjega kolesa na stezo. Drugačna zgod-



Franc Kalin je prenehal dirkati ob koncu leta 1989. Poškodbe, čas in navsezadnje tudi denar so ga prisilili k temu. Ljubezen do speedwaya pa ga je obdržala v stiku s tem športom. Sedaj ljubitelsko vodi treninge na stadionu Ilirija v Zgornji Šiški v Ljubljani. S tekmovalci Igorjem Hauptmanom, Gregorjem Pintarjem, Martinom Peterco, Tomažem Korelcem, Nikom Klavžarjem, Tomažem Šušteršičem ter nekaj mladimi sestavlja

ekipo AMTK Ljubljana. Pripravlja progo (močenje, ravnanje...) ter skrbi, da je v skladišču ob progi dovolj osnovnih pripomočkov, ki jih tekmovalci potrebujejo pri vsakem treningu. Gume, gorivo (dirkači ga v dveh urah treniranja porabijo kar 70 litrov) ter manjši deli motocikla morajo biti vedno pri roki. In če morda kakega dela pri motociklu ni in ga je mogoče narediti, ga Franc pač naredi. Vsi pa se strinjajo, da je dveurni trening tedensko, ko-



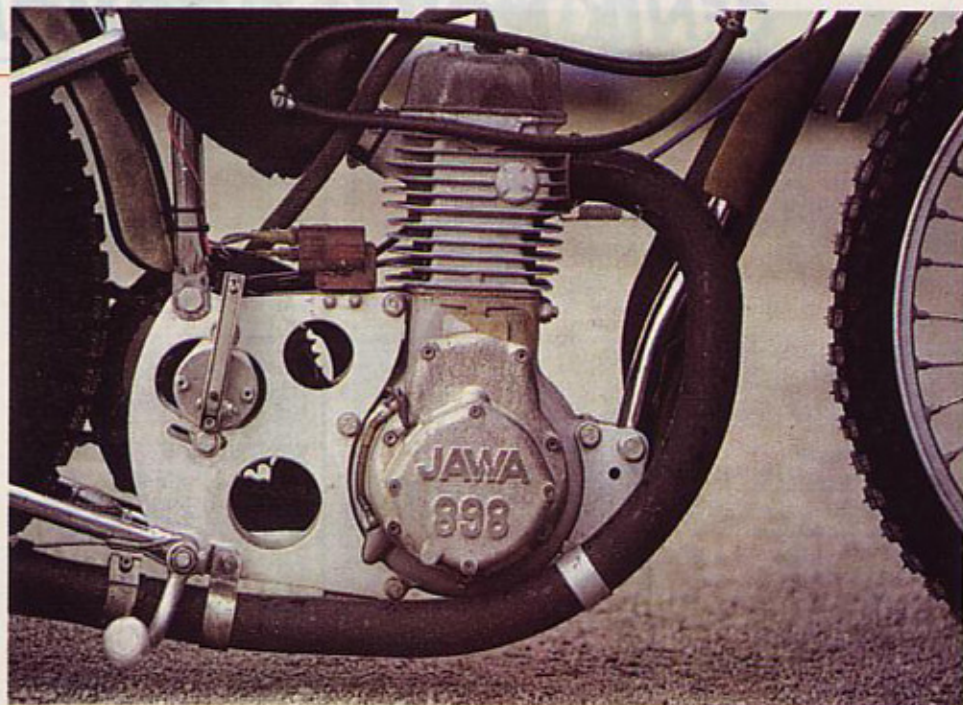
likor jim je na voljo, odločno premalo. Progo, ki ima na sredini tudi nogometno igrišče, morajo deliti z nogometaši. Z njimi so v dogovoru, da ne ovirajo drug drugega in niso na stadionu istočasno. Drugi problem, omenja Kalin, je naselje. Stadion je bil narejen v šestdesetih letih, ko okoli še ni bilo blokov, sedaj pa hrup, ki ga povzročajo motocikli (102 db), precej moti stanovalce. Tako poskušajo reševati obseg treninga z vožnjami v Krškem in Lendavi,



Igor Hauptman



Gregor Pintar



vendar to ni tako pogosto.

Peščica speedwayskih zanesenjakov pod vodstvom Janeza Tomažiča in Janka Šemrova je prinesla klubu že veliko pokalov in naslovov. Tudi skopo odmerjen čas za vadbo z motociklom ni ovira, da ne bi nastala iz ekipe z mehaniki vred prijetna družina, v kateri nikoli ne zmanjka šal in zbadljivk, tudi na stezi ne. Vodja treninga spušča na stezo ponavadi po dva tekmovalca in tu se začne rivalstvo. Tekmovalci uprizarjajo

prave dirke in mehaniki s stoparico v roki primerjajo čase. Ob šestih popoldan pa vse utihne. Četrtekov trening je končan.

Mladi, ki jih zanima ta šport, se lahko zglasijo na omenjenem stadionu vsak četrtek od 16. ure dalje. Tam jim bo Franc Kalin svetoval, kam se obrniti in kako začeti. Brez poguma, vztrajnosti, volje in delavnosti pa ne bo šlo. Kot povsod drugod, v kateremkoli športu.



Tomaz Šušteršič

ba je v ovinku. Drsenja si kot laik nisem upal (beri: znal) privoščiti. Vendar sem vseeno ob izhodu iz ovinka privil ročico plina. Brca v zadnjico in izhoda se mi je ravninski del proge, ki je širok 10 m, neverjetno zožal. V trenutku mi je krmilo začelo trgati iz rok, ravnine pa je v hipu zmanjkalo. Ker je pred ovinkom bolj varno odviti ročico za plin, sem to tudi storil. Če bi jo odvil v ovinku, bi pomenilo obvezno srečanje z ograjo. Sedaj šele vidim, da zavore tu res niso potrebne. Takoj ko sem odvezel plin, je motor zamolklo oznanil, da ne dobiva več goriva, in hitrost se je takoj občutno zmanjšala. In tako v nov krog. Sedaj sem v ovinku kak meter prej privil plin, da je bilo še vedno videti kot da sam sebe trpinčim namesto da bi odpeljal hitreje, vsaj malo podobno speedwayistom. Tako sem "odpeljal" nekaj krogov, nato pa prepustil boks in stezo dirkačem, ki so se pripravljali k treningu.

V boks sledi obvezno dolivanje goriva in mazanje verige, kramljanje o vožnji in motociklih. Dirkačem sem odščipnil kanček treninga, a se ne pritožujejo. Še posebej je vesel Igor Hauptman, njegov motocikel sem preskusil. Še ga bo lahko uporabljal za treninge in dirke. Samo temu je tudi namenjen.

Tehnični podatki

Motor: enovaljni - štiritaktni - zračno hlajeni - štirje ventili na valj - odmična gred v glavi, gnana z verigo - vrtna in gib 85 x 87 mm - prostornina 493 ccm - kompresija 13,5-14 : 1 - največja moč 47 kW (59,5 KM) pri 9000/min - uplinjač dell'orto s premerom 34 mm - gorivo: metilni alkohol - brez zaganjalnika - elektronski vžig PAL - svečka champion G 56 R - olje v motorju castrol r 40 racing, 0,6 l

Prenos moči: zobniški primarni prenos - razmerja 3,25-3,56 - večploščna suha sklopka - sekundarni zobniški prenos, razmerja 2,13-3,25 - veriga na zadnje kolo, razmerje 9,71-18,71

Okrvir: enojni jeklen cevni, zaprta konstrukcija, ki se razdvaja pod motorjem in nad njim - medosna razdalja 1325 mm

Vzmetenje: spredaj teleskopske vilice s hodom 50 mm, zadaj ni vzmetenja

Gume: spredaj 2,75 x 23 speedway barum, zadaj 3,75 x 19 speedway barum CT-SW-90-14

Zavore: brez zavor

Mere in teže: dolžina 2000 mm, širina 850 mm, višina 1020 mm, višina sedeža od 730 mm, najmanjša razdalja od tal 100 mm, teža (suha) 80,5 kg - posoda za gorivo 2 litra.