

Ljubljanski Slovenija Avto je za svoje tekmovalce uvozil nekaj čeških motociklov ČZ 125. Ker pa so ti dirkalniki letošnja premiera, so bili tako prijazni, da so nam enega odstopili za preizkus. Pa še svojega šampiona, Nika Šinkovca, so nam "posodili", da je tekmovalno ČZ pripravil in pomagaj pri preizkusu.

Motokros ČZ 125 tip 511

Za številko premajhna

Češki dirkalnik je na novo zasnovan, bližji konkurenci in namenjen tekmovalcem s plitvim žepom



Pri testiranju je priskočil na pomoč N. Šinkovec, ki se je o motokros ČZ-125 pohvalno izrazil



ČZ-125 motor je skromnih mer. Izpušna cev je zavito spojena nad glavo motorja

ČZ smo preizkusili na motokros progi v Šentvidu pri Stični. Prvo srečanje s športnikom iz Vzhoda je bilo presenetljivo prijetno. Priznati moram namreč, da sam pričakoval bolj robat motor težkih linij – takšne so pač odlike vzhodnih motociklov. Pričakal pa me je na pogled prijeten rdeče obarvan motocikel, ki jasno kaže, da je nova ČZ-125 tudi po designu bližje trenutni modi. Le pločevinast rezervoar goriva izstopa iz celote – zaokrožen oblin je, ki se ne ujemajo najbolj s časom. Pa tudi pločevina je prežvela. Sedaj je najbolj uporabljena plastika. Pa še lažja je!

Kljub temu pa je plastike na novi ČZ precej. Iz rdeče plastike sta oba blatnika, škatla zračnega filtra, stranska pokrova in sedevala tablice za štartne številke. Tako so konstruktorji z uporabo plastike prihranili na kilogramih. ČZ 125 tehta pripravljena na vožnjo, 90 kg – le kakšen kilogram več od konkurence.

VITKA, MOČNA KONSTRUKCIJA

Kljub temu, da je ČZ 125 motokros le za malenkost težja od konkurenčnih motociklov in da konstruktorji niso razmetavali z uporabo lahkih litin, pa je ta motocikel solidno grajen. Okvir je narejen iz jeklenih cevi, iz pločevine pa je tudi močna zadnja nihajna vilica. Okvir je dvojen. Robustnosti in togosti v pomoč pa so številne ojačitve iz pločevine in dodatna palica od ležišča prednje vilice pa do vozišča pod sedežem.

Vzmetenje je sodobno. S tem mislim, da je prednja vilica oljno pnevmatska z notranjim vzmetim. Zadnja, pod 45 stopinjskim kotom vgrajena blažilnica pa sta prav tako oljno pnevmatska – brez vzmeti. Kljub moderni konstrukciji pa vzmetenje ni popolno. ČZ-125 se pri vožnji po valovitem terenu vse preveč "vsaede". Pa čeprav lahko t. dočepavanje zraka – prednja vilica ima namreč na vsakem kraku ventileček za zrak.

Motokros je naporen šport, ki zahteva od voznika in motocikla maksimalno vzdržljivost. In kvali-

teta motokros motorja se še najhitreje pokaže na kolesih (celih žičnih naperah). ČZ-125 ima robustna kolesa! Obroč koleca in pesto sta iz aluminijeve litine. Prednje kolo je obuto v gumo dimenzij 2,75 x 21 cole, zadnje pa v gumo, 4,25 x 18. Zavori pa sta bobnasti, premera 135 mm.

DROBNO, A ŽIVO SRCE

Tudi za motor velja – vitke in robustne. Enovaljni dvotaktni mo-

tor je v primerjavi s starejšimi modeli močno spremenjen. Kljub temu pa so osnovne mere ostale enake: vrtnina x gib = 55 x 52 mm, prostornina pa 123,5 kubika. Motor napaja uplinjač Jikov 34 mm, za brezhiben vžig eksplozivne zmesi pa skrbi brezkontaktni Motoplatov elektronski vžig. Sklopka je izboljšana, šestlamejna v ojni kopeli. In prav izboljšana sklopka nam jo je med preizkusom zagodila. Po niti ne pretirano dolgem trpinčenju se med vzpajanjem v blaten klanec je prežvela in popustila. Ko pa ji je "vročina" padla, je bilo spet vse v redu. Toda če sklopka crkne med dirko, le ni tako prijetno.

NIKO ŠINKOVEC OCENJUJE

Že v uvodu smo zapisali, da smo k sodelovanju povabili mojstra motokrosa – Nika Šinkovca in kaj on pravi k novi ČZ? Lep motor, prijeten za vožnjo, pa čeprav nima najbolje vročojenega vzmetenja. Motocikel v ovinkih brezhibno drži začrtano smer, zato je s te plati pohvale vreden. V primerjavi z ostalimi motokros motorji pa je ČZ-125 precej nizka – hod blažilnikov je takole za okoli 5 cm manjši kot pri konkurenci. Skromne dimenzije motocikla pa krajše vzmetne poti ustvarijo med vožnjo občutek, da je ČZ-125 za kakšno številko premajhna. No, toda na to se je treba le privaditi.

Motor testirane ČZ je bil še "svež" – neutečen. Pa tudi uplinjač ni bil najbolje naravnani. Oboje pa se je odražalo na zmogljivostih motorja. Zdravo se je odzval le na visokih vrtljajih. Na spodnjih območjih pa je prav astratično pokashiaval in se dušil. Skoda! Pa tudi pregreto sklopko je treba prištetki k nepopolnemu utekanju in takojšnjemu posiljevanju motorja.

Takole, zaokroženo rečeno, pa je motokros ČZ 125 tip 511 solidno tekmovalno motorno kolo. Ustvarjeno je za nabiranje tekmovalnih izkušenj. In stane skorajda za polovico manj kot dirkalniki konkurenčnih tovart!

**Tekst: MITJA GUSTINČIĆ
foto: LUBO STOJANOVIC**

Tehnični podatki

Motor: enovaljni, dvotaktni, zračno hlajen, vrt. x gib = 55 x 52 mm = 123,5 kubikov. Kompresija 1:14. Uplinjač Jikov 34 mm. Moč 17,7 kW (24 KM) pri 9200 vrt./min. Navor 18,63 Nm pri 8500 vrt./min. Sklopka je šestlamejna v ojni kopeli, menjalnik je šeststopenjski. Brezkontaktni elektronski vžig je znamke Motoplat. Svečka PAL S 14-15.

Okvir in vzmetenje: dvojen cevni okvir iz jeklenih cevi. Prednja vilica je oljno pnevmatska s hodom 200 mm. Zadnja blažilnica sta oljno pnevmatska s hodom 180 mm. Gume spredaj 2,75 x 21, zadaj 4,25 x 18; znamke Barum. Zavori sta bobnasti, premer bobnov 0 135 mm.

Mere in teža: dolžina 2120 mm, razdalja med kolesi 1380 mm, višina 850 mm, višina obremenjenega motocikla od tal 180 mm, širina krmila 840 mm. Teža praznega motocikla 85 kg, pripravilnega za vožnjo 90 kg.