

DO KOLEN

Bologna, Motor Show.

Capirossi, Gresini, Reggiani. Hitri možje s svetovnega prvenstva so na improvizirani stezi gnali mini motocikle tako kot na dirkah Grand Prix. Skupaj z obiskovalci, ki so radi večkrat odšteli po deset tisoč lir, da so se lahko merili, koleno ob kolenu, z najboljšimi na svetu.

kolen. Kar sedite na otroško pručko in spodvijte noge podse, pa vam bo vse takojci jasno. Pa je pručka prav solidno pri miru. Mini motocikel pa noče in noče, vsaj prvi hip, počakati pokonci, da bi noge potisnil do stopalk.

Improvizirano dirkališče: v boksu, ob straneh, škatle s ščitniki za kolena, škatle s čeladami, ročke z bencinom, orodje in ohlajene pločevinke. In v vrsto poravnanih 11 mini motociklov, oprtih na takšne opore, kot jih poznamo z dirkalnih strojev (podožena pod zadnje kolo). Zelo pisano in mikavno!

Pod drobnogled smo vzeli mini-aturno "čagivo 500 GP". Italijanski proizvajalec Polini (znan na področju vsakovrstnih frizur za mopede in skuterje) se je izdelave mini motociklov lotil z vso resnostjo.



Ekipa iz podjetja Pingvin & Schwartz iz Ljubljane je bila takrat v Bologni. In utrnula se jim je misel prenesti takšno zabavo v Ljubljano. Vsi so namreč motoristi po srcu in duši, toda dovolj treznih misli, da odsvetujejo hitro vijuganje v javnem prometu. Takšno početje se rado žalostno konča.

Je pa seveda res, da v večini od nas tli tista iskrica, ki te spodbode, da rad odpreš plin do konca, poženeš iglo v merilniku/vrtljajev proti rdečemu polju, potisneš čelado za rob pleksija

na oklepju in tako naprej. Toda le redkokdo od motociklistov vzame pot pod noge in si takšno preigravanje s hitrostjo omisli na primerenem prostoru, na dirkališču. Začeva na Reki je malce od rok, to je res.

No, v miniaturi, pa zato nič manj privlačno, si je mogoče veselje privoščiti kar sredi Ljubljane. Pingvin & Schwartz ima rezerviran varen in miren prostor. Tam je z gumami, stožci in kakšno balo slame (za pristnejši občutek) zavijugana steza z boksi in vsem, kar

sodi zraven. In na njej je poravnanih 11 mini motociklov. Enega, iz Polinijeve proizvodnje, so nam možje pripeljali kar na naše dvorišče. Tako, na ogled. Pa smo čez nekaj minut že brenčali po parkirišču, v "ta finih" hlačah in čevljih. Precej smo imeli nasmehe do ušes in gledalce na oknih. Do odločitve, da se zberemo na dirkališču, je bil le še korak. Edini pogoj: primerna obleka in razgibani sklepi. Zakaj sklepi?

Jaaa, normalno raščenemu možaku motocikel ne seže do

jo, saj ta hip najdemo v katalogu kar 26 mini motociklov: s polovičnim ali celim aerodinamičnim oklepom, z zračno ali vodno hlajenim motorjem, v različnih barvah "plastike". Za doplačilo pa so na voljo še močnejši motorji, pa širše gume in seveda par zavornih kolutov tudi za prednje kolo.

Dream bike v barvah čagive sodi v standardno Polinijevo ponudbo. To pomeni, da je enovaljni dvotaktni motor zračno hlajen, da zmore 6,2 KM največje moči in

da ima mehansko krmiljen zavorni kolot na zadnjem kolesu.

Gledamo pod kožo. Aerodinamičen oklep je spet (z vijak) iz dveh polovic, odlit iz zelo prožne plastike, deljen po vertikali. Plastična je tudi 1,8-litrska posoda za gorivo. Seveda, plastična sta tudi oba blatnika in sedež. Vse skupaj "nič" ne tehta in je tako rekoč nezlomljivo. To je lepa lastnost, kajti tu in tam je mogoče s tem mini motociklom tudi pasti brez omembe vredne škode.

Prav zanimiv je okvir motocikla, iz katerega se odslikava aktualna dirkaška tehnika. Odlit je iz aluminija: dva zajetna nosilca (z notranje strani sta bogato ojačana s križnimi rebrci) povezujejo glavo okvirja z ležiščem zadnjih vilic. V celoto sta vijaka. V celoto je privijačen tudi pomožni okvir iz aluminija, ki podpira sedež.

Vzmetenja motocikel nima. Prednje in zadnje vilice le vodijo kolesi. Ker je motocikel namenjen rabi na izbranih površinah, voznik vzmetenja ne pogreša. Grobosti zmorejo blažiti trebušaste gume



utah dimenzije 3,00x5 ali 90/80-5 na aluminijastih kolesih.

V okvir je obešen Polinijev enovaljni dvotaktni zračno hlajen motor, ki sesa prek uplinjača dell'orto SHA 14.14L in lamelnega ventila. Celoten motor je izdelan iz aluminija. Motor preseže 11 000 vrtljajev v minuti, zato so stene valja kromirane, kar je pogodu trajnosti. Za zanesljiv vžig skrbi Boscheva elektronika. Zagonu motorja pa so namenili potezni sistem, kakršnega poznamo z izvenkrmnih motorjev ali z motornih žag. Resonančni izpušni sistem z valjastim glušnikom se od valja motorja vije navzgor, pod posodo za gorivo in izstopa pod sedežem. Mar nismo takega detajla videli na dirkalni aprilii 125/250?

Motor je opremljen z avtomatsko suho sklopko (s tremi centrifugal-

OTROCI II

Proga je bila lepo tekoče speljana: nekaj odprtih ovinkov, nekaj zapirajočih se in ne predolge ravnice, da motor ne trpi brez potrebe.

Prisel je tudi Silvo Habat s svojimi štirimi "juniorji". Vsi v modro-rumenih kombinizonih in s čeladami v rokah. Dogovorili smo se za pravila vožnje na stezi, da ne bi prišlo do nepotrebnih zapletov. Ter dopolnili opremo. Jaz sem se stlačil v dirkaško usnje, drugi so na kolena navlekli plastične ščitnike. Za ogrevanje smo drug za drugim pograbili motocikel za konec sedeža in ga po prvem kolesu odkotalili proti stezi. Hecno! Motocikel tehta 18 kg. Če ne bi



nimi utežmi), ki je nasažena na motorno gred. Polini izdeluje različne obloge in uteži za sklopko, s katerimi je mogoče prilagoditi delovanje sklopke željam in obliki steze primerno. S težjimi utežmi sklopka prej prime in se manj pregreva. Sklopka je namreč precej obremenjen del motorja,

če je voznik težak in steza ni dovolj odprto speljana. S pregreto sklopko pa opazno uplahne tudi moč motorja.

Polini ima v programu tri različne močne motorje. Osnovni model zmore 4,2 KM, močnejši iztisne 6,2 KM. Za dirke pa je na voljo še več moči. Kajti s temi motocikli

V ODRASLI

imel naoljene pogonske verige, bi ga lahko nesel pod pazduho.

Kam naj dam nogo? Kombinezon postane silno tesen, če je med zadnjico in stopali le za ped razdalja. Odracam med gumami s steze in celo razdaljo parkirišča porabim, da nakrivim stopala za toliko, da skornji v ovinku ne drsajo pretirano ob asfalt.

Habatovi otročaji Jure, Uroš, Marjan in Luka, stari od sedem pa do trinajst let, so se po prvih krogih že zllili z motocikli in na veliko drgnili s kolena ob asfalt. Silvo je pač šampionski zgleđ. Otročaji so potrdili naše razglabljanje, da so jim mini motocikli risani na kožo in primerna igrača ter učilo. V dveh urah so

prepričljivo jemali ovinke, že znali ostro zavirati, znali oceniti prostor za tesno prehitevanje. Proti koncu so vozili že brez napak in v dirki, s katero smo končali test, zasedli prva mesta.

Poteg okoli zaganjalnika navite vrvice. Motor se rezko oglasi, sklopka takojci prime in kljub mojim skoraj 90 kilogramom motocikel odbrzi. Malce opotekajoče se skozi prve ovinke. Potlej mi kapne: sklonjen naprej bolj obremenim prednje kolo in motocikel postane prav vzorno stabilen. Gume odlično držijo in dovoljujejo v ovinkih zdrsavanje. Motocikel, kolikor je majhen, gre kot puščica. Več kot 60 km na uro zmore. In enako prepričljivo ustavlja. Čeprav je kolut mehansko voden, nudi odlične pojeme.

Tehnični podatki

Motor: enovaljni - dvotaktni - zračno hlajen - sesanje prek lamelnega ventila v karter motorja - vrtina in gib 36 x 39 mm - prostornina 39,7 kubika - kompresija 14,2:1 - največja moč 4,55 kW (6,2 KM) pri 10 500 vrtljajih/min - uplinjač dell'orto SHA 14.14L - elektronski vžig bosch - svečka champion CJ4 ali LB2C - gorivo 2-odstotna mešanica bencina in kakovostnega sintetičnega olja - avtomatska suha centrifugalna sklopka - veriga ASA 25-2 na zadnje kolo

Okvir: aluminijast dvojni boks okvir iz dveh odlitih polovic, spojenih v celoto z vijaki - medosna razdalja 651 mm - kolo spredaj iz aluminija dimenzije 2,00x5 - kolo zadaj iz aluminija dimenzije 2,36x5 z gumami utah 3,00x5 ali 90/80-5

Mere in teža: dolžina 973,78 mm - višina sedeža od tal 386,5 mm - razdalja stopalk od tal 132,5 mm - širina oklepa 210 mm - posoda za gorivo 1,8 litra - teža 18 kg

v svetu, zelo zagreto pa seveda v Italiji, dirkajo. In to na zelo profesionalni ravni. Motocikel je namreč izdelan skladno s tehničnim pravilnikom italijanske motociklistične zveze (FMI) in homologiran. Toda to je že druga zgodba projecirana v prihodnje leto. Podjetje Pingvin & Schwartz si želi v letu 1994 pripraviti serijo tekmovalnj, saj stroški nakupa in vzdrževanja mini motocikla niso visoki, dirkati pa je mogoče na vsakem parkirišču. Športna nota je preskušena, toda tudi vzgojne

rasežnosti ne kaže spregledati. Kajti otročaji se lahko z mini motociklom dovolj varno priučijo vozniške obrti, dojamajo hitrost in relativnost prostora. To pa ni le priporočljivo, pač pa nujna. Kajti najbolj neizkušeni in ogroženi udeleženci v prometu, najstniki na mopedih, niso deležni primerne prometne vzgoje. Teorija in tako pridobljeno vozniško dovoljenje so pravzaprav le vstopnica za bolnišnico ali za smrt!

Tekst: MITJA GUSTINČIČ

Foto: MATEJ DRUŽNIK