

Najlažjega pravega dirkalnega motorja do sedaj še nisem vozil. Ne da ni bilo možnosti ali da bi podcenjujoče gledal na najmanjši hitrostni dirkalni razred. Enostavno – v višino me je preveč, motocikel je droban, konjev ima spoštljivo veliko in vrti se tako visoko, da kar ne verjamem. Izviv pa je bil.

Lepo rečeno, vožnja ni videti tako lahko obvladljiva, kot je to na običajno velikih motociklih, kjer je vse nekako naravno pod roko.

Do leta 1985 so v najlažjem (po teži namreč) tekmovalem razredu vozili 50 kubični stroji, kjer je nastopala tudi Tomosova tovarniška ekipa. Toda najmanjši niso bili nikoli deležni pravega priznanja javnosti in dirkačev višjih razredov, češ da so preslabotni, premajhni, premalo konkurenčni.

Mednarodna motociklistična zveza je z namenom, da bi privabila v najlažji razred večje število proizvajalcev motociklov (ki nastopajo na trgu 80 kubičnih mopedov-motociklov) ukinila 50 kubične stroje in dvignila prostorninsko mejo na 80 kubikov.

Tu sta našla svoj interes španski Derbi in nemški Krauser, ki sta ob številnih zasebnih in polzasebnih konstrukcijah tako razgibala dogajanja v najlažjem tekmovalem razredu, da je javnost postala izrazito pozorna.

Kako spoštljive zmogljivosti zmorcejo ti motocikli, smo videli tudi pri nas, na VN Jugoslavije, kjer so med svetovno elito vozili tudi domači fantje: Alojz Pavlič, Janez Pintar, Zdravko Matulja, Primož Sovič, Brane Rokavec.

V primerjavi z ostalimi tekmovalnimi razredi je bila naša „ekipa“ izrazito številna. Kako to? Težko je na kratko podati pravo sliko: motocikli so redki, kot ročni izdelki izjemno dragi, se pravi težko dosegijivi, toda dovolj konkurenčni. Tu namreč še ne nastopajo velike tovarne z bogato zalogo financ in možnosti eksperimentiranja, pa je tako dostop do prave tehnike laži.

TRENUTEK RESNICE

Ekipa avstrijskega turnerja Hansa Hummla je vladno dovolila, da smo ob zaključku njihovih testov uporabili ekskluzivno zakupljeno stezo.

Alojz Pavlič je pripravil meša-



Konstruktor Horst Seel je svoje bogato znanje združil v svojem motociklu seel 80, konstrukciji vrhunske tehnike. Motocikel združuje vse najboljše kar je namenjeno ekstremnim zahtevam: up side down vilico firme White Power, mono blazilec iste firme, Brembo čeljusti, PVM kolesa in zavorne kolute, karbon-kevlarovo nadgradnjo. Teža z vodo in oljem v stroju 58 km, tri kg nad zakonskim limitom.

Vozili smo – Seel GP 80

Kobilica

Niti za deciliter prostornine motorja daje 34 konjskih moči

nico, ogrel svojega seela in zapeljal na stezo. Za ogrevanje, za kontrolo. Možak je pedant, pravi cencilec tehnike, kar je mogoče videti na motociklu. Vse na svojem mestu, vse brezhibno, vse čisto, kot da motocikel še ni videl astalta. Zelo profesionalno.

Pavlič vozi uvodne kroge. Rezervirano.

Zavija v boks. »Hudo piha pred zagrebškim ovinkom«, komentira. Odločneje je pognal nazaj na stezo.

Čez dva, tri kroge, ko je zdrovo vrteči rezek zvok stroja obeča mencajočima predstavnikoma vašega Magazina oživil krvni obrok, je bil Pavlič nazaj. In motocikel na voljo.

Gledam v tanke gume. Gume. Sedež je nekje pri kolennih, ko se prestopam ob motociklu. Prav previdno sedem. Z roko preverim (tako sem videl Pavliča), če je prestavni vzvod, menjalnik v prvi prestavi. Stisnem sklopko in takole sede odveslam korak, dva.

Motor vžge iz prve. Preveč sem odpril plin, hoče zamreti, malce pomencam z roko, motor se oglesi in igra v merilniku sunčne kvišku, na 14.000 vrtljajev.

Nekako se odpeljem z mesta.

Skušam potegniti noge na stopalke. Koleni imam že nekje za vratom, pa še ne najdem opore. Še pravi čas, tik pred vstopom na stezo zavrem s prednjim zavoro. Pogledam k nogam: »Kje so stopalke?«

Uberem drugo pesem. Levo nogo položim na stopalko. Po-



novno speljem. Po nekaj metrih motoviljenja imam »gor« tudi desno nogo. Uf, tole je naporno! Čepim kot na pručki. Za mojih 185 cm višine je tegale motocikla za polovico premalo, da bi se našel na njem.

Motor je zelo prožen, čeprav se živahno odzove šele od 12.000 vrtljajev navzgor. Na merilniku vrtljajev je tam, kjer je običajno ničla – 8000 vrtljajev. No, jaz sem svoje prve ovinke vozil »tu nekje«. Igla je le potrepetaval. Skušam malce odločneje, motocikel sune, z nogo iščem prestavno ročico, pa zadevam z konico čevlja v oklep. Počutim se, kot da prvič peljem motocikel.

V tem stilu sem se potil nekako tri kroge – in prepustil motocikel drugemu vozniku, Samu, ki je opazno prožnejši v sklepih.

Ceprav mi je bilo zaradi nerodnosti neprijetno, sem bil zadovoljen. Pokazalo se je namreč, da je s tako kobilico, ki reagira na vsak voznikov migljaj, ki tehta le 58 kg in ki ima najraje, če igla v merilniku ne pade pod 13500 vrtljajev v minutu – težko biti hiter. Spoštovanje do tistih, ki so v tem tekmovalnem razredu sposobni peljati za zmago!

KAJ PRAVI TESTNIK

Sam sem se bolje znašel. Na srečo tudi po zaslugu udobnej-

šega kombinezona, ki se je uspel zaradi elastičnih vložkov raztegniti do udobja.

Tudi meni so bile lastne noge v napoto. No, šlo je. Iz kroga v krog sem imel več veselja.

Motocikel je pravo presenečenje. Pričakoval bi moč, zbito v ozek razpon vrtljajev, in astmatično sopihanje pri nizkih vrtljajih – motor namreč sesa prek vrtečega se kolata, ki ni naklonjen elastičnosti (tu so ugodnejše lamele v sesalnih kanalih). Pa je izrazito uglajen, prenaša tudi, da se vrtljaji spustijo pod 8000 in ob pazljivo odpiranem plinu brez upiranja potegne. Očisti se, ko se vrtljaji vzpenjejo nad 10.000, zazveni v polni moči, ko kazalec merilnika preskoči od 13 proti 14 tisočakom. Ob pazljivem prezentirjanju navzgor motor diha s polnimi pljuči in hitrost presestljivo narašča – ravni odseki postajajo kratki.

Sprednji, 260 mm kolut firme PVM dobro ustavlja. Za moj občutek je le hod prednje zavorne ročice predolg. Zadnje zavore pa se nisem dotaknil. Ni bila pod nogu, pa tudi hiter nisem bil toliko.

Krmilo, dvodelno in ozko skupaj staknjeno je za voznika nevajenega tako lahkega motocikla varljivo. Vsak nekontroliran pritisk zaradi preseданja na motociklu se odraži kot ostra reakcija motocikla v smeri. Tu zahteva 80 kubični seel preciznost voznika. Je pa občutek kako motocikel leže v ovinek nevsakdanji. Lahkoten, igrov, kakšna pa je slika na meji, to si lahko le zamišjam. Je pa jasno, da z hitrostjo raste tudi težavnost posla.

Zanimiv je tudi menjalnik. Prestavljanje je lahko v obe smeri in urarsko točno. Gibi kratki. Seveda je bilo vse na motociklu prilagojeno zahtevam Pavliča, po njegovih merah, meni »od rok«.

Te nedelje, ko smo peljali sele, je bil dan čisto zimski. Veter sunkovit. In občutek, ko se je veter uvelj v bok motocikla, nič kaj prijeten. Tudi za meter me je vrgel iz smeri in lovjenje s tako lahkonim motociklom se je sprevrglo v opletanje. Zoprna reč, da bi padel na ravnem.

Škoda, da ni bilo možnosti globlje užiti nenašadni motocikel, ki ga je Pavlič na VN Jugoslavije 88 vozil v povprečju prek 140 km na uro. Da sta motocikel in pilot dober par, govoril dejstvo, da je bil s to hitrostjo Pavlič na koncu treningov 18. Prvi, Martinez z derbijem, je bil le 5 km na uro hitrejši!

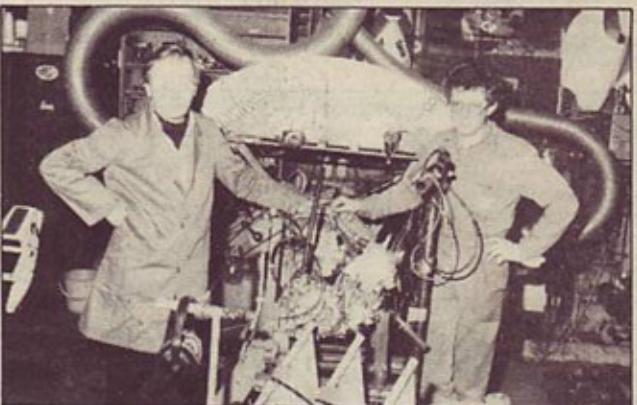
MITJA GUSTINČIĆ
SAMO GUSTINČIĆ
foto: VELJKO JUKIĆ



Pavlič izgleda zraščen z motocikлом. Visoki nivo dirkanja doma in v svetu mu ob sponzorjih omogoča tudi trdo delo



Motocikel seel 80 je skromen v dimenzijah in bogat v zmogljivosti – zmore 230 km na uro končne hitrosti



Seela (levo) in Pavliča veže prijateljstvo, ki se zrcali tudi v skupnem delu pri razvoju motocikla

Seel 80 – visoka tehnika 80-kubičnega GP razreda: Alu delta box okvir, enovaljni dvotaktni motor s sesanjem preko vrtečega kolata, 6-lamelna suha sklopka. Motor razvija moč 34 konjev pri 14.500 vrtljajih v minutu

