

Suzuki 500 XR 40 »gamma 3«

Nedovoljeni pogledi

Priči pred vami redko videni detajli zmagovite »gamme 3« – Motocikel, ki je osvojil prvenstvo ob finančni pomoči tovarne cigaret HB

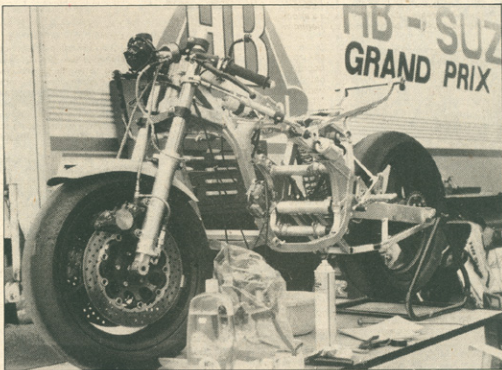
Pred leti sem na GP v Brnu presenetil Takazuma Katayama ob razstavljeni tovarniški yamahi 500. Pritnil sem na sprožilec in v naslednjem hipu za las rešil fotografski aparat, pa tudi brca, namenjena tja, kjer se konča hrbet, je zgrešila.

Letos mi je bila sreča bolj naklonjena. V »preletu« sem poslikal razgaljene dirkalni-ke Suzukija. Izredno težko videni detajli skrbno varovanih tovarniških motociklov so pred vami.

Pred pričetkom letošnje tekmovalne sezone so vsi nastopajoči v politrskem tekmovalnem razrodu na glas razmišljali o tem, da bo prvenstvo njihovo. Honda je presenetila s tem, da je Suzukiju spej-tila Lucchinellija, ter mu priklju-čila Američana Spencerja ter Ka-tayama. Yamaha je Robertsu dala na voljo popolnoma nove motoci-ke. Spodobne motocike sta dobi-la tudi Sheene ter Agostinjeva skupina, nekaj bolj skrbno pri-pravljeneh dirkalnikov pa so raz-delili tudi obetajočim privatnikom. Načrt o zaščiti Robertsovega hrbta je bil popoln, pa čeprav niso ustregli Američanovi želji – ob se-bi je želel imeti enega mlajših dir-kačev. Tudi pri Kawasaki, ki se otepa s tanko denarnico, so raz-mišljali o naslovu prvaka. Na no-vo so obdelali motocikel in tudi vozniku Ballingtonu je presedo, da bi ponovno vozil na zaoblju.

Pri Suzukiju pa niso bili kdo ve kako glasni. Presenetili so s tem, da so na kratko odslovili v sezoni 81 zelo uspešnega Crosbia, da ni-šo znali zadržati Lucchinellija. Skratka, po naše bi rekli – kadrovs-ke spremembe. No, poštono pre-senečenje je bilo, ko so podpisali sodelovanje s cigaretno firmo HB, ki je v zakon prinesla masten mil-ijon dolarjev. Govorili so o največ-jem sponzorstvu do tedaj v motoci-klizmu.

Razplet dogodkov vsi poznamo. Kawasaki je bil dober, toda zaradi premalo denarja tudi brez prave sape. Yamaha je preizkušal za Robertsom nekaj novih motociklov ter novih zasnov ter tako na treh četrtinah prvenstva klonila pred Suzukijem. Dovolj zgovoren po-datek o otroških boleznih novih motociklov je ta, da so Sheene ter družbe privatnikov bili večkrat boljši kot Roberts, ki je vozil na meji možnega in z nestabilnim motoci-klom počenjal nemogoče. V Silverstonu pa mu je zdrsilno kralju po štartu in to je bil za Ya-maho konec prvenstva. Tudi Hon-da je imela nekaj težav, toda vse kaže, da se dirkači med seboj niso kaj prida razumeli, in tako so vzili bolj za svoj račun kakor pa tovar-

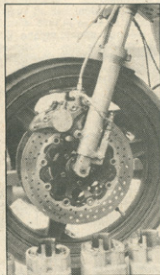


Dvojni okvir iz pravokotnih aluminijevih profilov, izdatno ojačan s pločevinastimi vložki, varjen v zaščitni ceni argona

niški uspeh. To potrjujejo tudi re-zultati.

Tudi pri Suzukiju ni šlo vse po načrtih. S HB zasluženi milijon dolarjev je dvignil aktivnost tek-movalnega oddelka. Motocike, v osnovi enake kot ob predstavitvi leta 74, so silno bistro dopolnjeva-li. Pa je ekipa Suzukij – HB spremlja-ja neverjetna smola (okvare, padci, zasebne težave Mamole in Ferrarija). Zato pa je druga ekipa, ki jo vodi Italijan Roberto Gallina (lanski prvak z Lucchinellijem), delovala kot švicarska ura. Na vo-ljo je imela popolnoma enake mo-tocikle kot tovarniška ekipa Suzu-ki – HB. Zato pa na tekmovalce ekipe Gallina – Uncinija in Regia-nija – ob začetku sezone nihče ni stavlil niti prebite pare. Kljub potr-jevi kvaliteti. Toda ekipa Gallina je delovala ubrano, dirkača sta se med seboj dobro ujela in rezultati so znani.

Suzuki je vnovič potrdil, da ima trenutno najboljše motocike, naj-bolje pripravljene in da je korak

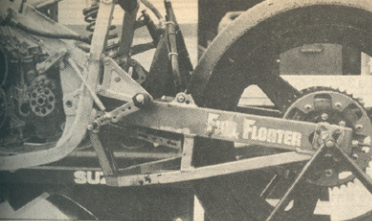


Prednja 300 mm kolota, 16 celoko- nolo, vilica s kraki ø 41 mm ter pogled na valje motorja

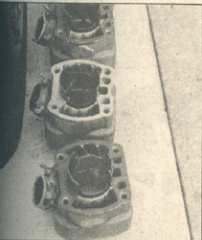
pred konkurenco. HB-jev milijon dolarjev je Suzukij vložil v razvoj, boljše rečeno izpopolnjevanje dir-kačnikov. V letu 81 je motocikel nosil oznako gamma 1, letos so imeli Mamola, Ferrari, Uncini ter Regiani motocikel z oznako »gamma 2«, ki se je tik pred pol-ovico prvenstva preimenoval v »gamma 3«.

Spremembe niso bile kdo ve ka-ko radikalne, vsaj na oko ne. Toda Mitsuru Okamoto iz Suzukijevega tekmovalnega oddelka ter na tek-movanjih nadzorni in voza med to-varno in ekipami, je večkrat v raz-govoru potarnal, da je težko uskladi-ti vse zahteve tako tekmovalcev kot tovarniških konstruktorjev. Da le imela motocikla ostaja isto.

Suzuki je svojo uspešno pot pri-čel z modelom RG 500 leta 1974 ob pomoči Britanca Barrya Shee-na. Takratni motocikel je ob me-rah (vrtina x glib) 56 x 50,5 mm in prostornini 497,5 kubika zmogel moč 73 kW pri 1100/min. Sledila



Zadnje vzmetenje – škatlasta nihajka s spodnjo ojačitvijo, nihanke full-floater vzmetenja z blažilnikom, vgrajenim za motorjem

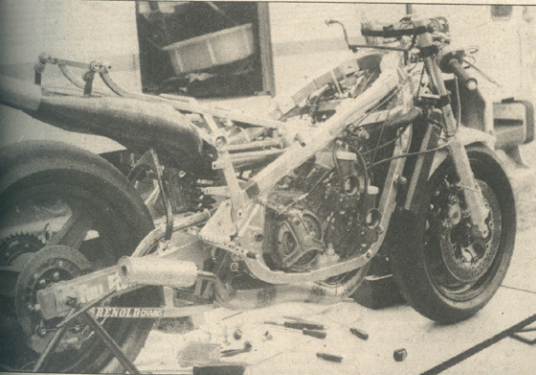


Prvič videno – valji tovarniškega motorja, letos ponovno dimenzije 56 x 50,6 mm

so izpopolnjevanja, motorju so popravili mere na 54 x 54 mm, nato so valje motorja vgradili v nastropje...

Lanskoletna »gamma«, s katero je Lucchinelli osvojil prvenstvo, je imela še popolnejši motor, okvir iz aluminijevih profilov, prednje 16 colsko kolo, 12 kg manj kot predhodni model. Prav teža in vzorne lastnosti so bile elementi, ki so zahtevali največ dela, kajti motor z valji v kvadrat je bil že nekako na vrhuncu svojih zmogljivosti.

Vzdrljiv, primernih dimenzij in z močjo 130 konjev pri 1170/min ter širokim razponom uporabnih vrtiljav je veljal za najbolj pripravljen motor letošnjega prvenstva. Nekako na sredi sezone so se konstruktorji vrnili na mere 56 x 50,6 mm ter tako preizkusili še nekaj novih prijemov, toda krepko opaznega napredka le ni bilo.



Motor ima valje v kvadratu razporejene v dveh ravneh, napajanje prek vrtečih kolotov

Poglavitna prednost modela »gamma 3« v primerjavi s prejšnjimi izvedbami ter motocikli konkurence so prav vzorne lastnosti. Kajti motorji politrškega razreda so po zmogljivostih med seboj izenačeni. Zato prinaša potrebne desetinke sekund aerodinamika, brezhibno obnašanje motocikla v vsakem ovinku, v vsaki mejni situaciji.

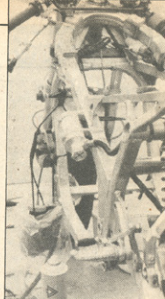
Gamma 3 se hvali z odličnim okvirom iz aluminijevih profilov, ki ima v letošnji izvedbi mere odlično usklajene z zahtevami 16-col-skih koles.

Okvir je prava mojstrovina, varjen v zaščitni coni argona. Konstruktorji so posegli po pravokotnem aluminijevem profilu zato, ker se da usmerjati presek cevi glede na nastopajoče obremenitve, pa tudi obceleva je enostavnejša. Dvojna aluminijeva kletka je izdatno ojačana s pločevinastimi vložki predvsem v glavi okvira ter na mestu blažilnika full-floater vzmetenja.

Vzmetenje se je letos obnašalo brez težav. Toliko opevani full-floater je v osnovi Bimotino delo. Ing. Tamburini je že prej preizkusil vzmetenje, ki so ga pri Suzukiju dopolnili.

S tem vzmetenjem je Suzuki v sezoni 81 osvojil tako politrško hitrostno prvenstvo kot prvenstvo v krosu.

Vas čr full-floater sistema je v blažilniku, ki je vgrajen blizu težišča motocikla ter v sistemu prenosa sil na blažilno telo znamke Kayaba. Blažilnik je vpet v nihalki,



Okvir je po obliki dokaj podoben lanskoletnemu cevnemu iz jeklenih cevi. Na gornji levi strani je na okvir pripet rezervoarček Kayaba plinskega blažilnika

ki sta z zadnjo nihajno vilico povezani s sistemom ročic (glej sliko).

Prednje vzmetenje je zaupano teleskopski vilici s premerom krakov 41 mm, ki je opremljena z učinkovitim anti-dive sistemom, ki ob zaviranju preprečuje prekomerno posedanje vilice ter s tem ohranja konstantno geometrijo.

Zavore so se tudi odlično izkazale. Sprednja dva 300-mm koluta sta vgrajena v 16-colsko kolo, zadaj zavira 220-mm kolut z zavorno čeljustjo, vgrajeno pod njihajno vilico in z okvirom tako povezano, da ob zaviranju omejuje raztezanje zadnjega vzmetenja.

Gume so bile v letošnji sezoni poglavje zase. Ekipa Suzuki – HB je zaupala Dunlopu, Gallina Michelinu. Slednji je bil boljši. Kajti izgleda, da je Dunlop s svojimi 20 cm širokimi valjari zgrešil pot, saj so dirkači večkrat posegli po ožjih, 18-cm gumah. Mamaio je uporabljal gume dimenzij 3,50/5,20 – 16 spredaj, zadaj pa 3,75/7,50 – 15 zadaj. Ferrari je zadaj izbral gumo 3,75/6,50 – 18.

Čprav so razpoložljivi podatki skopi, pa nekako velja, da motocikel ni težji kot 125 kg, kar da ob 65 kg težkem vozniku razmerje teža/moč: 1,46 kg/KM, kar je izredno ugoden rezultat. In če pomislite, da imajo nekateri vozniki krepko manj kot 65 kg.

Če potegnemo črto pod zapis, si lahko le žalimo, da bodo razpoložljivi podatki ob koncu prvenstva bogatejši. Že pri našem Tomosu so pred leti rekli, da grečo stari motorji pod prešo in – v pozabo. Japonci so še pazljivojši.