

17.000 VRTLJAJEV

Poglejte v kakih deset let star motociklistični katalog. Po današnjih merilih, so bili tedanji motocikli zares le kup kovinske šare. Kajti toliko prvovrstne tehnike, kot je danes ponuja suzuki GSX-R 250 R, si tudi dirkači niso uspeli privoščiti.

Se strinjate, da so vsi ti tisočaki vrtljajev zelo nevsakdanja zadeva? Saj človek kar ne more verjeti, da serijski motocikel zmore tako hitro vrtenje, ne da bi se bati srečali z ventili. Ne more verjeti, da se zmore konfekcijski izdelek tako hitro vrteti s tolikšno lahkoto.

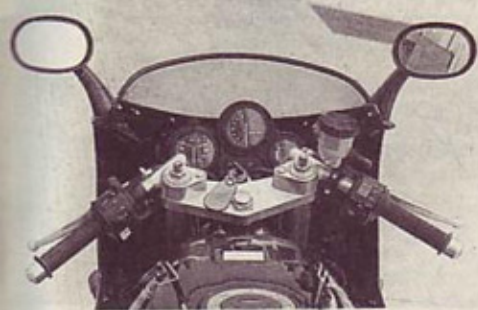
Občutek je sprva zelo nenavaden. Predvsem za ušesa, kajti motor je tih. Ni tak, da bi s hrupom oznanjal okolici in vozniku, kaj se dogaja pod pokrovi. Le sika. Tišji je od mlinčka za kavo.

To je dobro. Seveda pa ušesa niso vajena zaznati, kje je tista prava meja, ko je treba dati v višjo prestavo. Bojiš se pač, da bi vrtljaji ušli v prepovedane rdeče oznake, da bi se v motorju kakšen del uprl napornemu življenju. In prestaviš po posluhu.

Pa se pod sedežem ne zgodi nič pričakovanega. Motor se odprtemu plinu primerno noče odzvati. Hitrost malce zastane. Vržeš pogled na merilnik vrtljajev in se ujameš, da si prestavil navzgor 4 ali 5 tisoč vrtljajev prekmalu.

Daleč prenizko, da bi po posluhu ujel območje največje moči motorja, ki 45 KM iztisne pri 15.000





vrtljajih v minuti. In se silno rad, brez opaznega padca moči motorja, obrne še za dva tisočaka več.

No, potem pa se ušesa začno privajati temu milozvočju. Toda z enim očesom vseskozi na merilniku vrtljajev in njegovem kazalcu.

Zatem poteka življenje ukeščen v dirkaški sedež tega motocikla približno takole: prva prestava, z rahlim zadržkom popuščena sklopka, z motorjem uigrana v gornji polovici vrtljajev – za speljevanje, nato poln plin, do 17.000 vrtljajev, nato druga prestava, spet do 17.000 vrtljajev in tako vse do šeste prestave. Takrat motocikel z voznikom, lepo skrčenim za dirkaško vitkim aerodinamičnim oklepom, preseže 180 km na uro. To je zadnja številčna oznaka na merilniku hitrosti. Pa ima voznik občutek, da bi motocikel zmoget tudi več. Le z manjšim in lažjim voznikom na sedežu. Povsem po meri so Japonci. Suzuki GSX-R 250 R je namenjen izključno njihovi zabavi in ga drugod po svetu pri uradnih zastopnikih ni mogoče kupiti. Pri tistih, ki znajo ponuditi ekskluzivnost, pa se takšna igračka tudi najde.

Toda, resnici na ljubo, zakon in prostor ne omogočata, da bi igla merilnika vrtljajev nihala zgolj okoli 15 tisočakov, ko ta motor diha s polnimi pljuči, ko je konj-

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – vrstni – štiritaktni – vodno hlajeni – dve odmični gredi v glavi – po štirje ventili na valj – vrtna in gib 49 x 33 mm – prostornina 248 kubikov – kompresijsko razmerje 12,5:1 – največja moč 33,07 Kw [45 KM] pri 15.000 vrtljajih/min – največji navor 25 Nm pri 10.500 vrtljajih/min – štirje upljičji – izpuh 4 v 1 s kompenzacijskimi komorami na kolektorju – elektronski vžig – električni zaganjač – akumulator 12V–6Ah.

Prenos moči: zobniški primarni prenos – večploščna sklopka v oljni kopeli – šeststopenjski menjalnik – veriga na zadnje kolo.

OKVIR: aluminijast – dvojna box konstrukcija s prednjimi oporami za vpetje

motorja – aluminijaste zadnje nihajne vilice z gornjo ojačitvijo – medosna razdalja 1380 mm.

Vzmetenje: spredaj teleskopske vilice s kroki premera 41 mm – nastavev trdote vzmeti – zadaj centralni plinski blažilnik – nastavev trdote vzmeti in hidravličnega dela.

Gume: spredaj 110/70 R 17 – zadaj 140/60 R 18.

Zavore: spredaj 2 x kolutna – delno plavajoča – premer 298 mm – štiribotna zavorna čeljust – zadaj en kolut premera 220 mm.

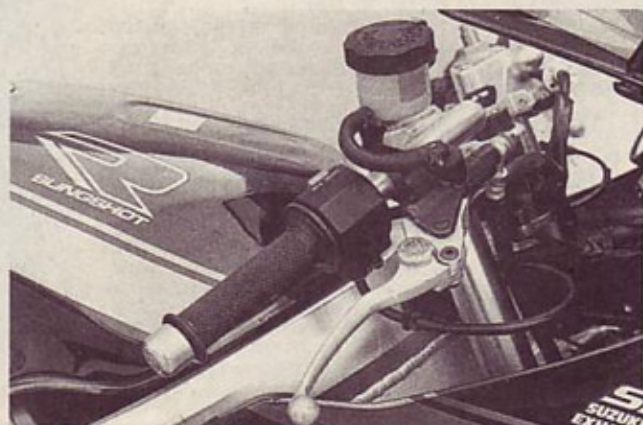
Mere in teža: dolžina 1990 mm – širina 695 mm – višina 1080 mm – višina sedeža od tal 730 mm – najmanjša razdalja od tal 120 mm – teža 143 kg – posoda za gorivo 13 litrov.

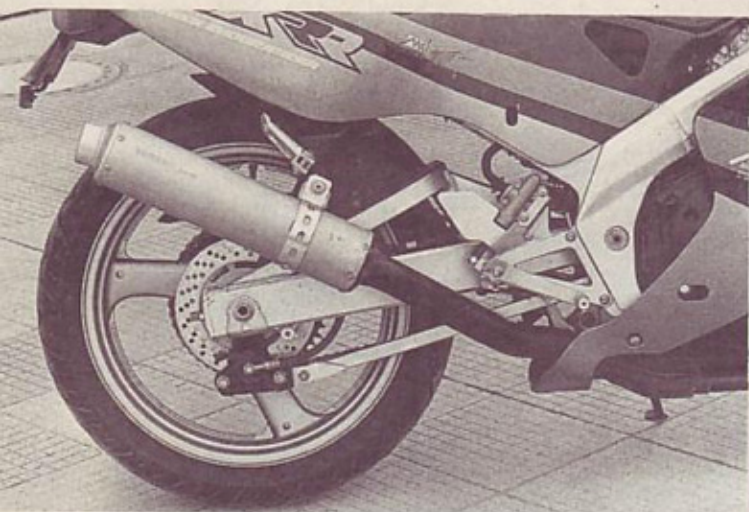
ske moči na zadnjem kolesu mogoče dobro čutiti.

Z nekaj občutka se je mogoče tudi sorazmerno tekoče peljati skladno s hitrostnimi omejitvami na cesti. Toda takšno življenje postane lahko tudi naporno. Motor se namreč iz spodnjega območja vrtljajev (ha, igla merilnika vrtljajev počiva pri treh tisočakah!) precej leno odzove, zato je treba šeststopenjski menjalnik pogosto in pravočasno uporabljati, da motocikel primerno pospeši iz ovinka ali v prehitvevanje.

Zares v celoti bi si bilo mogoče ta motocikel privoščiti na dirkališču ali na samotnem alpskem asfaltu, kjer je mogoče motor zavrteti do konca, kjer je mogoče zavirati v skrajno zadnjem hipu, kjer je mogoče upati, da je pod kolesi dovolj grob in čist asfalt, da ogreje gumo do delovne temperature in dovoli motociklu izkazati sposobnosti okvirja in športno trdega vzmetenja.

Motocikel je v celoti zanimiv, ekskluziven primerek. Zasnovan z dirkaško filozofijo. Kljub zmerni ceni in le 250 kubikom lepo izdelan. Skorajda urarski izdelek. Kajti 250-kubični štiritaktni štirivaljni motor s po štirimi ventili na valj, ki se zmore tako stratosferično visoko zavrteti, ni vsakdanja zadeva. Vpet je v kakovostno izdelan dvojni aluminijev box okvir, ki v svojem gornjem koncu tesno objema motor.





Športna dognanja se zrcalijo tudi v širokokanalnih trikrakih lahkih kolesih, obutih v nizkopresečne radialne gume. Tu je tudi trio zelo spodobnih zavornih kolotov, prednji par je delno plavajočega tipa s štiribatnimi zavornimi čeljustmi.

Po merah je motocikel tak, kot so 250-kubični GP dirkalniki ali pa italijanski 125-kubični športni motocikli. To pomeni, da je na tem motociklu dovolj prostora le za športnega življenja železnega vozniaka, ki mu ni odveč, da sedi na skopo odmerjenem sedežu, z nazaj in precej visoko spodvitimi nogami, oprt na roki, s težo telesa na dvodelnem dirkaško naklonjenem krmilu, z glavo tesno za pleksijem aerodinamičnega oklepa. Sedež je zadaj, res stopničasto privzdignjen in za silo uporaben za prevoz sopotnika, toda ne dovolj daleč, kajti udobje je na motociklu s športno zasnovano drugorazredna kakovost.

Vozne lastnosti pa so prvorazredna kakovost. Okvir je zelo soliden izdelak. Enako je mogoče reči za nastavljivo vzmetenje. In seveda za zavorni komplet, ki zmore vrtoglavo ostro ustavljanje. Prednja zavorna ročica je štiristopenjsko nastavljliva v oddaljenosti od krmila. Posodica z zavorno tekočino pa je ločeno vpeta, da je ob padcu manj škode.

Vozniku na obeh, tesno v aerodinamičnem oklepu vsajeni so trije merilniki. Levi, ločen, meri hitrost in prevožene kilometre. Desni par pa je dirkaško vpet v penasto gumo. V ospredju je merilnik vrtljajev, ki sega do dvajset tisočakov, ob njem pa merilnik temperature motorja, pod merilnikom vrtljajev je ločeno vpet okvirček s štirimi signalnimi lučkami za dolgo luč, prosti tek v menjalniku, pritisek olja in utripalke. Stikala so znana japonska klasika z ročico čoka, vpeto ob levi sklop stikal. Rešitev je sicer znana, toda zaradi priročnosti, ker

se ni treba sklanjati k motorju, vedno znova razveseljujejoča.

Manj razveseljiva, pravzaprav je to stvar okusa, pa je barvna paleta.

Veliko črne v kombinaciji s sivo je trenutno modno, toda deluje turbono. Tak je bil testni motocikel. Tudi črna z rdečo ne prinaša vedrine.

Najbolj se motociklu poda veliko bele z dvema otenkoma modre. To so pri Suzukiju športne barve, ki so se udomačile na večjem bratu z oznako GSX-R 750.

Mitja Gustinčič
Foto: Igor Zaplatil

Dunlop v športu

DIRKAČI SO POČASNEJŠI



Na svetovnem hitrostnem prvenstvu motociklistov je lani angleško-japonska firma Dunlop opremljala večino dirkačev, kajti Michelin se je z razvojem umaknil z dirk in je ponujal le serijske tekmovalne gume.

Jeremy Ferguson

Predstavljamo vam: HONDA
NSR 125-F RAIDEN

MADE IN ITALY

Japonski mit govori o malem, vendar zelo močnem sumo borcu iz daljne japonske zgodovine.

Danes to ime posebejla novi motocikel nastal pri italijanski Hondi, ki je v sodelovanju z matično hišo razvila motocikel, ki v hudo konkurenčen razred cestnih 125-kubičnih športnih motociklov vnaša nekaj pomembnih novosti.

Izstopa cena, ki orientacijsko ne bi presegla 5,5 milijona lir. To pa je kar za okrogel milijon manj kot so cene pri konkurenci.

Dejstvo je, da so italijanski 125 kubični motocikli v kratkem času ponesli na trg vrhunsko tehniko, vrhunske zmogljivosti, pa tudi cene so segle med zvezde. Tekmovanje tehnikov na temo kdo bo pripravil hitrejši in boljši motocikel se je malce izrodilo. Kajti šestnajstletniki, tem so motoci-

NOVOST

