

Božo Janežič, tekmovalac AMD Domžale, član ekipe RI-KO in državni prvak v razredu TT formula 1, je naš stari znanec še iz časov, ko je svojo športno kariero pričel s staro, še zračno hlajeno 250 kubično yamaha.

Na svoji aktivni ima naslov državnega prvaka v razredu do 250 kubicov, aktualni naslov prvaka v razredu TT/F1, veliko srčnosti, nastope na zahtevni dirki na Isle of Man z yamaha 250 in kasneje z armstrongom 250.

Janežič je bil vedno finančno prekratek, da bi lahko zmagoval samo s konji v stroju.

Odločali so hrabro srce in tisto nekaj, kar loči dobrega dirkača od povprečnega.

Janežič je po križih in težavah z neposlušnim armstrongom 250, ki je botroval preštevanim okvaram in nič kaj zavidljivi seriji padcev, potegnil črto pod razredom Grand Prix motociklov in se odločil za (leta 1986) novorazpisani razred motociklov TT – formula 1. Torej, za razred, kjer tekmujejo motocikli s serijsko izdelano osnovo in dovoljenimi izboljšavami tako na okviru kot samem agregatu.

Janežič se je odločil za suzukija GSX 750 R, motocikel, ki je že s serijskega traku prišel v trgovine z jasno izraženimi športnimi karakteristikami, motocikel, ki je finančno dovolj dostopen in ki ga je možno izboljševati – dograjevati s paketi frizur. Po dokaj enostavnem receptu v stilu: toliko denarja – toliko specialnega materiala – toliko novih dokaj realnih konjev.

No, Janežič je s svojim bratom in ekipo ubral manj zložno pot dograjevanja svojega dirkalnika, saj so fantje segli ob specialnih Yoshimura delih za motor in tudi po domači zakladnici znanja in spretnosti.

Izdelali so motocikel, ki ga je Janežič lansko sezono suvereno



Suzuki GSX R 750, v tovarniško bogatejši izvedbi Limited Edition in Yoshimura frizuro v motorju: zelo hiter, miren in kultiviran dirkalnik

Suzuki GSX R 750 limited edition

## Štiritalna pesem

Serijski motocikel z Yoshimura frizuro, to je dirkalnik razreda TT – formula 1

peljal do osvojitve naslova državnega prvaka.

Motor se je tako čudovito brezhibno, s polnim zdravim glasom vrtil, da ga je bilo veselje slišati.

### NA STEZI

Janežič je svojega suzukija ponudil za »ovinek« na Grobniku ob zaključku lanske tekmovalne sezone, pa smo se zaradi časovne stiske uspeli srečati šele letošnje aprila, ko je reška steza ponovno oživila.

Na suzukija sem sešel hip za tem, ko sem Silvu Habatu vrnil politrsko hondo.

Pred tem je Janežič odpeljal le nekaj krogov, le toliko, da je ogrel motocikel in gume in lastno ročno preveril, da je motocikel brezhiben.

Zanimivo! Že tisti hip, ko sem sedel na suzukija, sem, še pod vtisom RS 500 honde, občutil »prijaznejše okolje«. Hočem reči, da je motocikel kljub dirkaški pripravi še vedno dovolj kultiviran, da ne utruja: voznikov položaj je tak, da

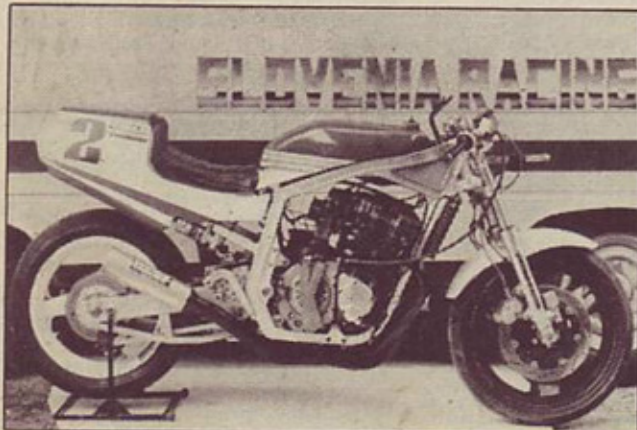
dobesedno sede v motocikel in kot med stopalkami – sedežem – krmilom ne narekuje na roke nabite drže. Skratka, voznik na motociklu bolj sedi kot visi, pa zato vse skupaj bolj spominja na vsakdanje, cestne motocikle.

Taisti motocikel sem za slabe tri kroge peljal že konec tekmovalne sezone 86, ko je bil še zelo serijski, tako v okviru kot v motorju, le za nekaj deset kilogramov lažji od motocikla, ki je bil naprodaj v trgovinah za mejo.

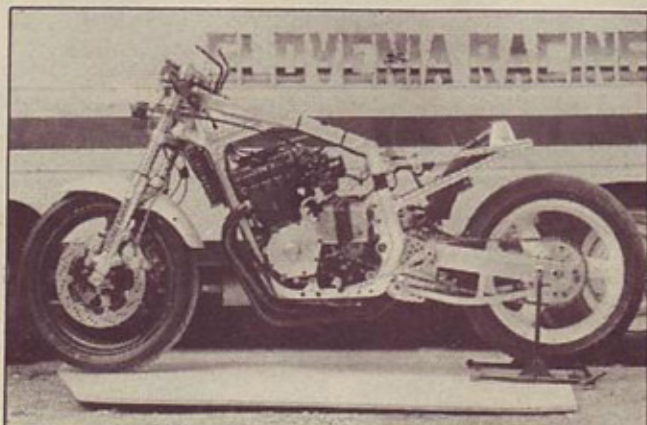
V letu, ki je minilo, je motocikel veliko pridobil in tako postal »specialka«, s kakršnimi v ZDA prireajo prav zanimive in odmevne dirke.

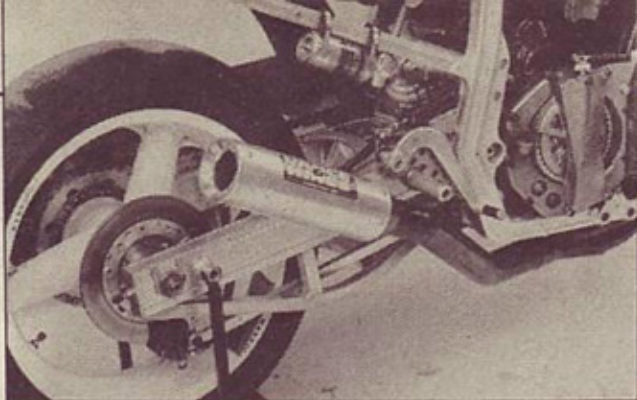
Motor z lahkoto vžge. Gib s prestavno ročico navzgor, po dirkaško v prvo prestavo, rahlo drsenje sklopke in motocikel se je brez grgranja in drhtenja motorja na nizkih vrtljajih odvalil na Metzelerjevih sliček tekmovalnih gumah.

Prvi krog – tipanje motocikla in ocenjevanje obnašanja mešanice

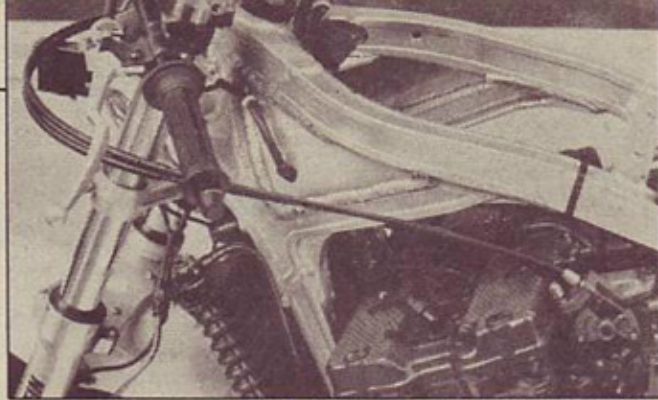


Serijska osnova: aluminijast dvojni okvir; oljno zračno hlajeni vrstni štirivaljni, teleskopska vilica, prednji zavorni par kolotov komplet s celjstmi





**Spremembe: lažje kolo s širšim kanalom za montažo dirkalnih valjarjev, aluminijast plavajoči zavorni kolot, Ohlins blažilnik, ojačitev nihajne vilice, frizuri prirejen izpuh**



**Jerman, specialist za varjenje iz Depale vasi pri Domžalah, je ojačal serijski okvir**

koles: spredaj je bilo še originalno 18 colsko kolo, ker novo, 17 colsko, še ni bilo pripravljeno za vgradnjo; zadek pa je bil obut v Marvic 17 colsko trikrako kolo. Kombinacija ni obetala dobrih občutkov, toda pomoči tisti hip ni bilo. No, pa se je izkazalo, da lega motocikla ne trpi.

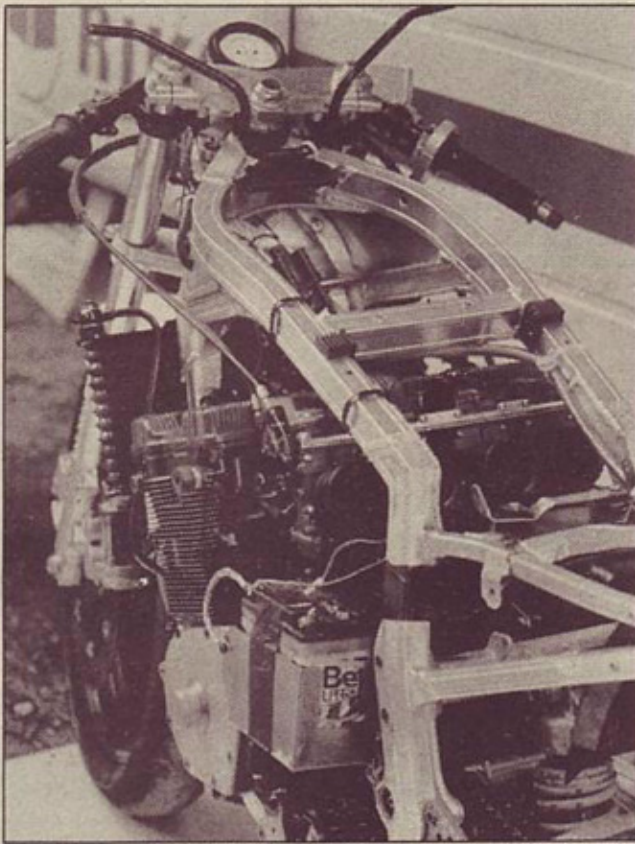
Drugi krog – motocikel vzbuja zaupanje in daje občutek varnosti, kliče k hitrejši, odločnejši vožnji, je pač dirkalnik.

Toda tudi pri nizkih vrtljajih je motor zadržal svojo prožnost, čeprav je bil deležen obdelav in frizure, ki je občutno dvignila moč. Številke? Teško je govoriti brez preizkusa na merilni zavori. Toda iz tovarne prihaja serijsko s obljubljenimi 112 konji. Obdelava pa je moč brez dvoma dvignila k številki 130.

Konje je še kako čutili, ko motor brezhibno zapoje preko 10.000 vrtljajev in igla na merilniku vrtljajev useka proti koncu merilnega območja, k trinajst tisočakom. Motor se vrti brez gornje meje – predelava motorja je narekovala tudi predelavo vžigalnega sistema. Originalni je bil namreč opremljen s omejevalnikom vrtljajev, ki je veselje ustavil pri številki 11.200.

Moč narašča mehko, brez ostre grobosti, ki otežuje pospeševanje iz ovinkov. Suzuki je ubogljiv, miren v ovinkih, kljub 150 kilogramom lahkoten v rokah za prekladanje iz ovinka v ovine.

Prispevek k boljši legi pomeni vgradnja zadnjega Ohlins blažilnika, ki ga je dobavila firma Zupin,



**Suzukijev vrstni 749 kubični štirivaljnik je pravi stroj za dirkaško rabo, zmogljiv in zanesljiv**

zastopnik Ohlinsa za ZRN. Progressivno delovanje in bogatejšo možnost nastavitve odtehtajo nekaj večjo težo sklopa.

Tretji krog – nekaj je jasno: motocikel je dobro pripravljen, homogen stroj, brezhibno »zložen« skupaj. Samo tak je lahko motocikel prvaka. Pri hitri vožnji po grobniški pentlji se je povsem izkazal.

Pri zelo hitri vožnji, kakršno obvlada Božo Janežič, je že mogoče najti tudi pomankljivosti, ki onemogočajo doseganje še boljših časov: znižati težo še za kakšen par kilogramov, vgraditi še zmogljivejše zavorne kolote, pa čeprav Suzukijev serijski prednji par povsem dobro ustavlja, tudi kakšnega konja je še mogoče izvelič iz motorja... To je krog, ki nima konca!

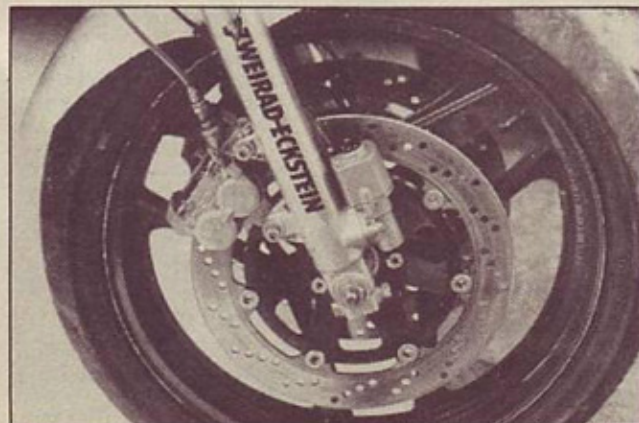
Četrty krog – priznam, da sem se povsem predal vožnji, ki jo je omogočal kultivirani dirkalnik. Vse bolj sem se stapil za motociklom in s tezo.

Do vstopa v desni ostri ovine v luknji, spodnjem delu grobniške steze, ko sva si bila z nemškimi motoristom za bimoti v napoto.

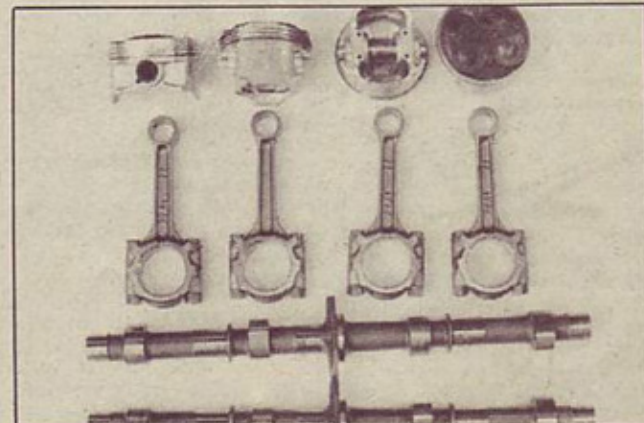
Zgodilo se je kljub pazljivosti tisto, kar sicer tudi sodi k motociklizmu, pa smo se vedno izogibali pogovoru, padec.

Motocikel je bil »zrel« za mesec dni dela v delavnici, mene je oskrbela prijazna dežurna zdravniška ekipa na dirkališču. To je velika prednost dirkališča, ki pomirja.

**MITJA GUSTINČIČ  
SRDAN ŽIVULOVIČ**



**Originalen prednji del z elektronskim anti-dive sistemom, ki ga vklaplja stikalo na prednji zavorni ročici**



**Yoshimura deli v motorju – za več moči ob ugodni elastičnosti**