

Vozili smo Suzuki RM 250

Lep in močan

Motocikel, ki osvaja v hipu – Petkrat svetovni prvak

Cedite slino? Kar dajte jih, kajti uvoz tekmovalnih strojev je prepovedan! No da, z nekaj muje in iznajdljivosti bi vam morda le uspelo malce okusiti slast pravega dirkalnika – tako kot je nam.

Suzukijev RM 250 je zares pravi dirkalnik, do potankosti namenjen naporom, ki jih zahtevajo tekmovalne steze. Prava poslastica, lahko rečemo!

Suzuki v zadnjih dveh letih na GP tekmovalnih v razredu do 250 kubikov ni imel prave športne srčice. Lani ga je Yamaha prehitela za borih trinajst točk. In to šele na zadnji dirki na Švedskem v drugi vožnji. To je bil boj do zadnjega kroga.

Toda Suzuki je imel tudi precej smole. Njegova prva vlogina George Jobé si je poškodoval komolec, dirko v Franciji je preskočil, ostalo polovico prvenstva pa je reševal kar je bilo rešiti mogoče – stisnjenih zob. Tudi desni komolec je vzdržal napore.

Suzuki se je izkazal kot odličen stroj in to, da je Yamaha briljirala šele v zadnji minuti leto dolgega svetovnega prvenstva, ni Suzukiju odvzelo privlačnosti. To je še vedno stroj, o katerem tekmovalci sanjajo. Pa čeprav je med tovarniškimi dirkalnikom ter dirkalnikom, ki jih prodajajo pri privatnih tekmovalcih, precej bistvenih razlik. Zgovoren je



RM 250 – vlečen motocikel agresivnih linij, sodobnih oblik ter odličnih voznih lastnosti!

primer iz našega Tržiča, ko je neki tuji Suzukijev prodajalec »meščal« tovarniško ekipo za kakšen boljši del. Pa se je prepričal, da na serijski dirkalnik letošnjega letnika nič »dobrega« ne pristoja.

S paleto Suzukijevih moto kros dirkalnikov smo se prvič поблиže spoznali pred dobrimi petimi leti, ko smo bili povabljeni v Tinjan pri Kopru na

preizkus Suzukijevih teren-skih vozil, tudi tekmovalnih. Kakšni časi!

Takrat je bilo tudi preklemansko vroče, dirkalniški vročekrvni, steza je kričala po visokošolskih motokros prijemih. Vse skupaj je izpadlo precej slabo. Na lastne oči sem se prepričal, kako v motokrosu kmalu zmanjka sape in kako hitro postanejo noge telečje.

No, v tem času smo preizkusili še peščico ostalih kros dirkalnikov in Suzuki nas je ponovno zamikal. Ustregla nam je avstrijska firma Tuschler Co (8480 Mureck, tel 03472/2369), ki skrbi za Suzukijeve terence na avstrijskih tleh. Pa tudi našim tekmovalcem ta firma ni neznanca.

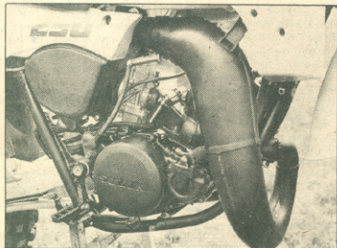
Dogovorili smo se za krajši preizkus dveh suzukijev – modela RM 125 ter RM 250. Slednji je predstavljal večji izziv, saj smo pretežno vozili dirkalnik s četrto litra prostornine.

VSAKO LETO PRECEJ NOVEGA

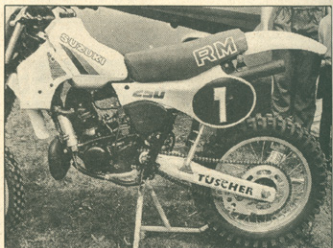
Suzuki se je v knjigo svetovnih prvakov v razredu do 250 kubikov vpisal petkrat: leta 70, 71, 72, 80 in 81. Iz leta v leto so bili tudi motocikli, namenjeni privatnim tekmovalcem, deležni številnih sprememb in izboljšav, tako da tudi navje-nemu očesu napredek ne more uiti.

Motocikel letnika 83 se na prvi pogled ne razlikuje veliko od lanskega dirkalnika. Ki že leta neguje agresiven videz, kombiniran z vsečrtnim designom. Barve so tradicionalne: vilica, blatniki, rezervoar ter stranske obrobe so kričeče rumeni, vse ostalo pa je dirkaško črno.

Črna motor izredno skromnih dimenzij še pomanjša. Dvotaktnik je izdelan iz lahke litine, vodno hlajen, ponaša pa se z 42 konji pri 8000 vrtljajih – od lanskega modela je bogatejši za dva konja. Več moči



Motor sesa preko paketa lamel, izpušna cev se vije z desne strani pod sedež, pod sedežem je vgrajen zračni filter s penastim vložkom



Pred rezervoarjem smerjajeta plastični obrobi zrak na vodni hladilnik, ob valju motorja je pritrjen plinski rezervoar zadnjega blažilca

gra pripisati na novo obdelanemu izgorovalnemu prostoru v glavi valja.

Motor sesa gorivo preko Mikuni uplinjača VM 38SS, sesanje pa krmili paket lamel v sesalnem kanalu, ki svežo mešanico vodijo -po dveh poteh- direktno v karter motorja ter preko sesalnega kanala. Lamelam gre zasluga, da je motor izredno prožen v celotnem razponu vrtiljav.

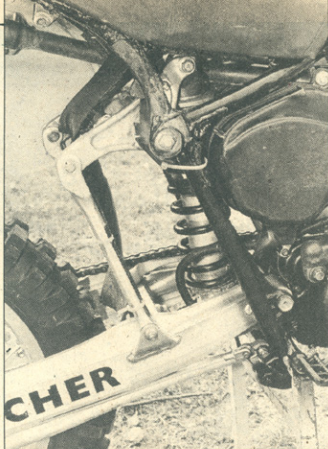
Moč se z motorne gredi prenaša preko zobnikov, večploščne sklopke v oljni kopeli ter preko petstopenjskega menjalnika na zadnje kolo.

Motor je vpet v odlično ter robusten okvir iz crom-molibdenovega jekla, ki se razdvoji v višini valja motorja. Iz aluminija pa je zadnja nihajka, ki je škatlaste oblike. Okvir je enak lanskemu, dokazal je veliko vzdržljivost. Tudi zadnja nihajka je ohranila enake karakteristike, 20 mm daljša je ter oprta na izboljšano suzukijevo močno vzmetenje imenovano "full-floater". Full floater sistem temelji na blažilcu, ki je vpet med dva nihajna vzvoda, povezana z nihajno vilico. Letošnji model ima bolj pod kožo vgrajeno povezovalno krom s ter gornjim nihalnim vzvodom, povezovalni ročici pa sta aluminijasti - lani sta bili še jekleni.

Blažilnik je moč nastavljati v obeh smereh delovanja. Štiri nastavitve so na telesu samem, štiri pa na plinskem rezervoarju. Prav tako je letos nastavljaliva tudi prednja vilica, ki nudi možnost osmih nastavitvev - štiri v trše polje, štiri v mehkeje.

Za predno vilico ter pred rezervoarjem goriva pa je vgrajen hladilnik, ki skrbi za pravišno temperaturo hladilne tekočine. Vodno hlajenje se je tudi v motokrosu že do dobora uveljavilo (od pomembnejših firm je bila Husvarna zadnja, ki je uvedla vodno hlajenje). Motocikel je zaradi sistema hlajenja rahlo težavnejši za vzdrževanje, toda več truda poplačajo manjše izgube moči zaradi pregrevanja motorja.

Tudi bobnaste zavore so bile deležne kančka nege. Tako je po novem prednja zavora dvojna, zadnja pa so zatesnili pred blatom in vodo. Zanimiva je tudi rešitev zavornega pedala zadnje zavore, ki je sedaj preklopi in je tako bojazen pred odstopom zaradi zlomljenega pedala skorajda odveč.



Full floater vzmetenje se je potrdilo na številnih tekmovanjih. Letošnja izvedba temelji na daljši nihajki in povezovalnih ročicah iz aluminija, ki so vgrajene pod ostrejšim kotom

IZZA KRMILA

Tudi tokrat je navleklo motokros opremo Niko Šinkovec in ker je bil naš fotograf Marjan Zaplatil krepko zaposlen, je na testno progo prišel dvakrat. Aparati so neumorno škrljali. Testni voznik pa prvi takole:

"Motocikel je prijetno zasnovan in voznik takoj najde z njim skupni jezik. Vse je pri rokah, položaj naraven.

Lahkotno vžiga. Potrebuje le pet minut ogrevanja in motor je pripravljen za na stezo. Postrže s precejšnjo močjo, ki jo v celoti prenese na teren. Lepo vleče iz ovinkov, rad povzdigne prednje kolo, toda motocikel se z lahkoto kontrolira. Tudi v hitrih dolgih ovinkih, ko odnese zadnji del.

Zavore so učinkovite, prav tako vzmetenje, ki dobro pobira neravnine. Ob tem pa je na voljo še precej možnosti nastavljanja, kar omogoča vozniku, da zares najde najugodnejše razmerje.

Na štartu je hiter, izredno hiter. V prvi in drugi prestavi mu ne zmanjka moči, lepo vleče iz nizkih vrtiljav. Dober

štart pa zagotavlja tudi lepo prednost v prvih metrih dirke.

Čprav je bil test kratkotrajen, je motocikel dokazal, da je lahkoten in da ne utruja voznika. To pa je zares veliko vredno!

Gospoda Tuscherja smo pobarali, kakšne so mehanikarske izkušnje s Suzukijevimi dirkalniki, saj on skrbi za avstrijske tekmovalce. V celoti gledano je z motocikli zadovoljen, rezervnih delov ima dovolj za celotno oskrbo, njegova firma izvede vsa popravila. Seveda na motociklih prihaja tudi do nenormalnih okvar, ki pa jim največkrat botruje grobost ali kakšna mehanikarska začetniška napaka. V izogib temu Suzuki prilaga svojim motociklom izredno bogato dvojezično navodilo o vzdrževanju ter vseh popravilih na motociklu.

Suzuki RM 250 velja v soseščini Avstriji 26000 šilingov, ob nakupu motocikla pa je mogoče še za 2300 šilingov nabaviti komplet rezervnih delov (sicer stane 4600 šilingov). Ta komplet zajema tri bate (standardne dimenzije in dveh brudenj), tri komplete obročkov, sornikov ter varovalk.

Tehnični podatki:

Motor dvotaktni, enovaljni, vodno hlajen, vrtni na x gib 70 x 64 mm, prostornina 246 kubika, kompresija 8,6:1, uplinjač Mikuni VM 38SS, paket sesalnih lamel, večploščna sklopka v oljni kopeli, petstopenjski menjalnik, Vžig elektronski Suzuki PEI

Okvir izkrom molibdenovih cevi, razdvoji se v višini motorja, spredaj teleskopska vilica, zadaj full floater sistem vzmetenja. Bobnaste zavore, gume spredaj 3.00 - 21 - 4PR, zadaj 5.10 - 18 - 4 PR

Dimenzije dolžina 2160 mm, višina 1250 mm, širina 845 mm, najmanjša razdalja od tal 370 mm, teža 97 kg, prostornina rezervoarja 7,8 litra 5% mešanice

komplet jeklenih pletenic, komplet treh tesnil za pod glavo ter valj motorja, komplet prednjih in zadnjih vrtiljavov, dva kosa vodila verige, napajnalet verige, ložnje za sornike bate. Kot dodatno opremo pa nudijo za model RM 250 posebej prilagojene dušilec hrupa izpušne cevi, za višje raščene vozne močnejše oblažjine sedež ter blažilnik firme "white power", ki se vede bolje od serijsko vgrajenega zadnjega blažilnika.

Suzukijev dirkalnik nas je resnično prijetno presenetil, saj smo pričakovali bolj anemičen ter krhek motocikel. Težko boste postali srečni lastnik, saj do motocikla, ki bi postal vaša (plačana) last ne morete. Naši tekmovalci tako žal ostajajo praznih rok ali pa na napačni papirnati strani športne poti.

MITJA GUSTINČIČ
FOTO: MARJAN ZAPLATIL