



Razmišljala: Ines Pezić, dr. med.

# NAŠ NASVET



Zanimanje za vožnjo po dirkališču se počasi vrača. Tako je tudi prav. Hitrost na cestah, to ne gre. Vse strožje kazni, vse več omejitev hitrosti in vse gostejši promet zagotovo botrujejo odločitvi: »Dovolj je ceste, gremo na Grobnik«. Zato me pogosto kdo pocuka za rokav z dokaj običajnim vprašanjem: kaj naj si kupim, da bo prav.

Ni idealnega odgovora. Je le dober nasvet. Spodnje smernice lahko prihranijo kakšen siv las.

#### ZNANA JE TRDITEV: MANJ JE VEČ

**6**00 ccm. To je za povprečnega motorista že čez glavo dovolj. Veliko lažje je uživati v vožnji, se učiti in iskati varno mejo z motociklom, ki te ne

želi stresti s sebe vsakič, ko odpreš ročico plina. Brez potuhe velike moči se boste prisiljeni naučiti pravih linij, če boste hoteli biti hitri. Prihranili boste tudi z manjšo obrabo zadnje pnevmatike.

Manjše prostornine motorja odsvetujem. Takšnih motorjev v naši geografski okolici ni dovolj, da bi na stezi lahko vozili v samostojni skupini; v mešanih skupinah z močnejšimi motocikli pa ne bo ravno prijetno.

#### EKSOTIKA JE DRAGA

Vsak motocikel, ki vozi na dirkališču, potrebuje več rednega vzdrževanja kot je to potrebno na cesti, saj od vseh komponent zahtevate več napora. V zakup je treba vzeti, da vsak motorist na stezi prej ali slej tudi pade. S tem v mislih se splača ozreti za motocikli, ki so zanesljivi, nezahtevni za vzdrževanje in dovolj številčni, da boste hitro našli rabljene (cenejše) rezervne dele.

Motocikel naj ne bo dirkalnik ali visoko cenovna eksotika, ki bo pomenila bankrot ob vsakem servisu, kaj šele morebitnem padcu.

Izognite se nakupu predelanega pogonskega agregata. Redkokdaj je mogoče preveriti sposobnost mehanika, ki je motor predelal. Predvsem pa zahteva tak motor

precej več (še dražjega) vzdrževanja in pogostejšega menjavanja vitalnih komponent. Težavno je najti ustrezne nadomestne dele in kvalificiranega mehanika, ki zadeve pozna dovolj dobro, da agregat obnovi po ustreznih specifikacijah (tovarniška navodila in športna homologacijska dokumentacija) za predelavo.

#### POMEMBNE RAZLIKE

Za povprečnega ljubiteljskega voznika, ki občasno obišče dirkališče brez dirkalnih ambicij, je vsak superšportni motocikel dovolj dober že v serijski izvedbi. Vendar so tudi med njimi pomembne razlike. V razredu do 600 kubikov je za dirkališče kot najprimernejša prepoznana R6.

Med »velikimi fanti« pa so to S 1000 RR,

*Največ muzike za zmeren denar ponujata Yamaha R6 in BMW S 1000 RR.*

ZX-10R od leta 2011 dalje in Yamaha R1 od modela 2015 dalje. Ti motocikli so ustrezno močni, imajo trše vzmetenje in ostrejšje zavore. So pa tudi težje vodljivi in odpuščajo manj napak. Koncept vozniku prijaznih »športakov« je najbolje osvojila Honda z motocikli CBR 600 in 1000 RR. Sama priporočam (tudi v Evropi daleč najbolj popularno) Yamaha R6 od letnika 2006 do 2016. Rabljenih rezervnih delov (tudi dirkaških) je v oglasih na spletu praktično neomejeno.

*V zadnjih desetih letih so bile spremembe na R6 tako minimalne, da je razlike v vožnji težko občutiti. V tem cenovnem rangu ne boste dobili elektronskih pomagala, vendar jih na 600-kubičnem motociklu niti ne potrebujete.*



R6 ima zelo solidno šasijo, trpežen motor in dobre zmogljivosti. Končno prestavno razmerje je prav skrajšati z za zob manjšim sprednjim verižnikom.



#### MOJ IZBOR Yamaha R6

- Letniki od 2006 do 2016;
- Če imate možnost, glejte modele od letnika 2008 dalje, ker imajo že variabilna sesalna grla (troblje) in s tem več moči v srednjem območju vrtljajev; prav tako so deli popolnoma izmenljivi do leta 2016, (letnik 2006/07 ima drugačne prednje vilice, airbox in tank);
- Od leta 2008 dalje je moč pogonskega agregata elektronsko zmanjšana zaradi reguliranih emisij, dirkaška elektronika omejitve odpravi in motorju vrne polno moč. Možno je tudi pre-programiranje standardne elektronske enote v dirkaško;
- Nadgradnje vzmetenja in šasije niso potrebne;
- Po nekaj padcih je potrebna preventivna menjava ležajev glavne gredi in ojníc, saj te hitro ostanejo brez mazanja, posledično čez čas »prime« ojnica in je potrebna menjava glavne gredi in ojníc;
- Potrebno je zaščititi pokrove motorja, ti so narejeni iz magnezijeve zlitine in ob padcu hitro počijo;
- Ob padcih je izpostavljena posoda za gorivo. Da ne pride do vžiga ob drsenju po asfaltu se priporoča karbonska zaščita izpostavljenega dela posode.





Tistim, ki kljub vsemu pogledujejo po litrskem agregatu pa vseeno svetujem nakup novejšega motocikla s sistemom nadzora zdrsa zadnjega kolesa, ki bo ublažil kakšno prebogato odpiranje plina.

Za najbolj zanesljiv pogonski agregat pa veljata CBR 600 RR in Suzuki GSX-R 600.

V kategoriji 1000 kubičnikov na lestevici popularnosti kraljuje BMW S 1000 RR. Tisti z globljimi žepi, ki posegajo po novjših motociklih, pa visoko uvrščajo tudi zadnji model R1.

#### NOVO PROTI STAREMU

Različne narodnosti imajo različne norme. Italijana ne boš videl na motociklu, ki je starejši od štirih let. Tudi če je za merjenje Italijanovih časov po krogih skoraj bolj primeren koledar kot štoparica, bo imel na motociklu »zlahatno« vzmetenje, dirkaški izpuh, elektroniko za to in ono in vse, kar si lahko zamisliš, da bi dirkalnik lahko imel.

Po drugi strani Avstrije še vedno srečujem s prvimi generacijami R6, CBR 929, tudi kakšen SRAD GSX-R se najde. Skratka, polnoletni in popolnoma serijski motocikli v poliestrskih oklepkih. Stavim pa, da užitek slednjih ni nič manjši. Slovenci smo v povprečju nekje vmes.

Za 2.500 do 5.000 € se pri nas kupi ali sestavi soliden motocikel za na stezo. Letniki segajo od 2003 pa tudi do 2010, kar je soliden kompromis. Naj bo motocikel vsaj toliko mlad, da ima že elektronski vbrizg goriva. Novejši modeli imajo nekaj več moči (razlika je večja pri 1000-ku-

bičnih motociklih), so lažji in okretnejši, imajo nekoliko boljše vzmetenje (USD prednje vilice) ter zavore (radialne čeljusti).

#### KOLIKO DENARJA BO ŠLO?

Cena motocikla je odvisna od starosti, ohranjenosti, dodatne opreme in možnosti uporabe v prometu. Za nakup imate na voljo nekaj različnih opcij:

##### a) Rabljen dirkalnik

Motocikel je že pripravljen za na dirkališče in načeloma z njim nimate nobenega dela več. Pletene zavorne cevi, višje stopalke in zaščita pokrovov motorja je vse, kar dejansko potrebujete. Na strani imejte pripravljenega še nekaj denarja za servis vzmetenja, ki se ga po sezoni dirkanja zagotovo splača narediti, večina voznikov pa na to rada pozabi.

Izpuh, elektronika in boljše vzmetenje so dobrodošle nadgradnje, če se mislite s tem športom ukvarjati bolj resno. Sicer denar raje namenite za kakšno novo pnevmatiko več.

Izognite se močno predelanim motociklom in agregatom, saj bodo težave tako z vzdrževanjem kot z vzdržljivostjo. Povprašajte o predelavah, servisih in padcih. Je prejšnji lastnik že odpravil znane napake, je poškodovane dele zavaril, poravnal

ali zamenjal? Pozorni bodite tudi na stanje pomembnih in pogosto uporabljenih vijakov (npr. vijaki zavornih čeljusti, osi koles, ...), poškodovani navoji žal niso redka nevšečnost.

V Sloveniji je »dirkaška scena« majhna in boste hitro prišli do informacij, kaj se je z dirkalnikom dogajalo in kako je bil vzdrževan tudi iz druge roke. V tujini je izbira takih motociklov večja, nakupi so nekoliko ugodnejši, vendar večkrat kupuješ mačka v žaklju. Pri nas vas bodo slabe tri tisočake stali osnovno pripravljene CBR 600 RR in ZX-6R 2006 ali CBR 1000 RR 2004, za R6 2006, opremljeno z elektronično, izpuhom in vzmetenjem pa jih boste morali odšteti šest tisoč.

##### b) Rabljen cestni motocikel

Ta bo imel manj utrujen material od rabljenega dirkalnika, morali pa boste sami poiskati ustrezne dele in jih namestiti, kar terja znanje, čas, spretnost in orodje. Je pa to super priložnost, da ustvarite motocikel povsem po lastnih željah. Če niste prepričani, ali bo to vaš dolgoročen hobi, potem pogledajte po starejših, nekoliko cenejših modelih, ki so dobro ohranjeni, da kasnejša prodaja ne bo težavna.

##### c) Poškodovan motocikel

Če se vam zdi, da je »to to«, potem se splača poiskati poškodovan motocikel. Tako lahko za manj denarja pridete do

novejšega stroja. Seveda naj ta ne bo totalka! Okvir, sprednje vilice in zadek morajo biti celi!

Idealen je motocikel, ki je samo zdrsnil in ob tem utrpel poškodbo plastik in prednjih luči, vitalni deli pa so ostali nepoškodovani. Poškodovana posoda za gorivo ni problematična, če še vedno tesni, delujoč naj bo tudi števec. Malo udarjeno prednje platišče se lahko poravna, če je škoda več, pa je treba posumiti na poškodbo prednjih vilic, križev in vpetja na okvirju. Polomljene stopalke, ročke in klipone (krmilo) se hitro nadomesti z rabljenimi ali z deli, prilagojenimi za dirkališče.

Nepoškodovane cestne dele lahko prodate in tako zmanjšate vložek v dirkaško preobrazbo.

Razlika v prihranku raste z vrednostjo

motocikla, najbolj se izplača nakup do tri leta starega. Pred nekaj dnevi je avstrijski kolega »idealni nakup« - poškodovano R6 letnika 2012 prodal za 4.000 € v vsega nekaj urah, bralci pa ste leta 2013 lahko spremljali, kako je nastal moj dirkalnik za Alpe Adria prvenstvo iz rahlo poškodovane, niti tri mesece stare R6. Aktualna je tujina, vendar so dobre ponudbe zelo hitro prodane.

#### č) Nov motocikel

Za na dirkališče je kupovanje novega motocikla nesmiselno. Razen, če se mislite s tem ukvarjati na visoko tekmovalnem nivoju ali če bo motocikel ostal hišni inventar.

Posledice izleta v pesek je težko popraviti tako, da sledi niso vidne, kar zmanjšuje tržno vrednost. Rabljenih nadomestnih

*Italijana ne boš videl na motociklu, ki je starejši od štirih let. Po drugi strani Avstrije še vedno srečujem s prvimi generacijami R6, CBR 929, tudi kakšen SRAD GSX-R se najde.*

delov (še) ni, novi so presneto dragi, težko pa je priti tudi do informacij o težavah in nastavitvah. ■



Izognite se močno predelanim motociklom in agregatom, saj bodo težave tako z vzdrževanjem kot z vzdržljivostjo.



#### MOJ IZBOR BMW S 1000 RR

- Cenovno ugoden nakup letnikov od 2009 do 2015;
- Vsi modeli so opremljeni z ABS-jem, z nadzorom proti zdrsu zadnjega kolesa in imajo možnost namestitve kvikšifterja;
- Preverite, da ima aktiviran program slick (potrebuje priključen poseben ključek pod sedežem, cena 50 €);
- Pri modelu do 2012 je bila pogosta okvara menjalnika, ki je zahtevala menjavo celotnega sklopa;
- Kvikšifter ne uporabljajte pod 4.000 vrtljaji, saj je narejen za uporabo pri polni obremenitvi. Pri prenizkih vrtljajih se zaradi prekratkih časov prekinitve poškoduje menjalnik kot sklop;
- Leta 2012 je bil odpoklic večjega števila motociklov zaradi slabo pritrjenih vijakov na ojnica, preverite, če je motocikel med temi in če je bila napaka odpravljena;
- Preverite stanje prednjih zavornih kolutov, originalni se na dirkališču namreč radi zvijejo;
- Pogosto je potrebna uporaba trših vzmeti v prednjih vilicah;
- Izogibajte se posegov v motor z namenom povečevanja motorne moči, ker je ta natančno dodelan in večina običajnih tretmajev vodi v strojelom.