

Bamboocha mali brate!



PIŠU: MARKO GUZINA I NENAD ŠIPEK

Pobjednički motocikl Stefana Evertsa, neprikosnovenog kros-kralja današnjice već smo vam prikazali u pretprošlom broju, a sada je došao red i na oruđe zanata Antonija Cairollija, drugoplasiranog u MX1 2006. Ovaj mladi Sicilijanac bavi se motokrosom od svoje četvrte godine, kada mu je otac kupio mini-motocikl i uputio ga u svijet natjecanja. Nakon uspjeha na lokalnoj i državnoj razini Cairolli je zakoračio u svjetsko prvenstvo, ali ozljede su ga sputavale u uspjesima sve dok 2003. godine nije pristupio Yamaha De Carli timu. Ovdje je uz iskusnog trenera te svesrdnu podršku vlasnika momčadi već u drugoj punoj sezoni osvojio naslov svjetskog prvaka i dao svima na znanje da cilja na najvišu stepenicu u godinama koje dolaze.

Svaka čast Cairolliju, ali nas više zanima od čega je sazdan i kako diše njegov motocikl. Prvo smo ga dobro promotrili, zatim smo zavirili u njegove najintimnije dijelove, da bi ga na kraju 'protresli'.

Minimalizam je "in"

Terenski motocikli nikada u svojoj povijesti nisu bili poznati po pretjeranoj sklonosti debljanju ili ogrtanju u obilje oplata. Yamaha YZ250F predstavlja upravo esenciju najpotrebnijeg kada je u pitanju izgled, pa o nekakvoj estetici i ne možemo govoriti jer sve je podređeno svrsi, što je u ovom slučaju pobjeda. Dok je oblik gotovo svakog elementa podređen funkciji, boje dotičnih elemenata često su predmet izražavanja vlastitih sklonosti ili sklonosti sponzora. Kako Cairolli vozi u jednoj od momčadi koja u nazivu ima ime Yamaha, postaje jasno zašto su oplate njegovog motocikla plave. Možemo ponoviti da u motokrosu postoji nepisano pravilo po kojem su Honda crvene, Kawasaki modeli zeleni, Suzuki žuti, a Yamaha plave. Pošto su površinom oskudne, oplate su gusto obljepljene sponzorskim naljepnicama, a vjerujemo da bi i najneupadljiviji motocikl obljepljen atraktivnom kombinacijom šarenih naljepnica postao predmet želja svih prisutnih. Slično je i sa Cairollijevom Yamahom, koja ne samo da nije prosječna, već zrači određenom osobnošću specifičnom za motore koji su pripremljeni za utrke. Unutar okvira Yamaha čuva svoje srce, agregat i neskromno ga izlaže pogledima, a zašto i ne bi kada se radi o tehničkom dragulju! Osim upravljača, koji u raznim bojama

Nakon što smo isprobali natjecateljski motocikl Stefana Evertsa, organizator nas je odlučio dodatno počastiti i Yamahom Antonija Cairollija, viceprvaka svijeta u MX2. Za takav test najkompetentniji je i ovaj puta bio naš leteći Zagorec Nenad Šipek, vrlo uspješan ove godine u MX3. Vrhunska upravljivost, do detalja pripremljen agregat i za naš ukus ponešto pretvrd ovjes osnovne su karakteristike natjecateljskog motocikla YZ250F



Kakva god lutanja padnu
na pamet stražnjem kraju,
prednji ovjes precizno vodi
motocikl kuda je vozač
naumio



Pravi natjecateljski motocikl; vrhunski dijelovi, minimalistične oplata i obilje sponzorskih naljepnica



Radi specifičnog načina vožnje kojeg diktira krivulja snage, Cairollijeva YZ25F nije se svidjela Nenadu Šipeku, ali to ne znači da nije uživao

anodiziranog aluminijskog često može privlačiti pozornost, posljednji element koji na kros motociklima može utjecati na izgled su obruči kotača, u ovom slučaju vrlo upadljivi, zlatni. Od vrsnog sportaša ne očekujemo da nosi višak „prtaljage“, a ovaj motocikl vrsnog sportaša posve udovoljava tom opisu.

U kolijevci od aluminijske

Dvotaktni modeli YZ 125 i 250 već neko vrijeme nose svoje agregate u aluminijskim okvirima. Za model 250F godina prelaska sa čeličnog na aluminijski okvir bila je netom protekla 2006. Moderni okvir izrađen od ljevanih, kovanih i elemenata vučenih iz aluminijske legure zadovoljava potrebe vrhunskog moto sporta, pa na njemu nismo uočili izmjene. Slično je i sa stražnjom vilicom promjenjivog presjeka, također izrađenom od aluminijske legure, a ako izuzmemo navedeno i blok motora, mogli bismo reći da je većina ostalih dijelova izmjenjena. Uz ove aluminijske elemente valja navesti i izdašnu upotrebu ugljičnih vlakana, kako i priliči jednom natjecateljskom stroju. Tako je spremnik goriva zapremine 8 litara izrađen od crnih niti ugljika, kao i stražnji dio okvira, popularni „koš“, koji uvelike popravlja centralizaciju masa dok pruža sigurno uporište za stražnjicu jahača, kao i utočište filteru zraka koji se u njemu nalazi. Ovaj trkački stroj počiva na stražnjem kotaču uobičajenog promjera od 19", dok prednji kotač može biti promjera 20" ili 21", ovisno o zahtjevima staze. Upadljivi zlatni obruči kotača oblikom nas podsjećaju na Excell proizvode, ali oznake na njima nema, vjerojatno jer sponzori nisu pružili adekvatnu podršku na tom polju. Prednji kočioni disk promjera 270 mm (20 mm više od serijskog modela) proizvod je tvrtke Newfren, kao i stražnji disk sa svojih uobičajenih 245 mm. Ista tvrtka proizvodi i natjecateljske lamele spojke koje se brinu da 43 konjske snage, koliko momčad De Carli priznaje, sretno nađu



Žužtra "ispucavanja" iz zavoja moguća su samo ako smo precizno odabrali stupanj prijenosa. Snaga je dostupna samo pri visokim okretajima, što iziskuje koncentriranu vožnju

Natjecateljski agregat navodno oslobađa 43 konjske snage, ali vjerujemo da je u pitanju i veća brojka

put do stražnjeg kotača. Ova količina snage i ne zvuči toliko fascinantno dok ne postanemo svjesni da se radi o jednocilindričnom agregatu zapremine neznatno manje od 250 ccm. Zapravo, u pitanju je točno 249 ccm, a oni su rezultat provrta i hoda koji iznose 77 x 53,6 mm. Kako bi ovaj mali moćni stroj bio toliko impresivan brine se sustav elektronskog paljenja YRRD, kao i rasplinjač nešto većih dimenzija od serijskog. U glavi su naravno dvije bregaste osovine te 5 titanijskih ventila, o čijim dimenzijama nismo saznali previše, ali ne sumnjamo da se radi o primjercima većim od serijskih. Svestrani ispušni sustav potpisuje tvrtka Leo Vince, a između ostaloga ima zadatak učiniti agregat jačim, motocikl lakšim i sve to vrijeme udovoljiti propisanim normama o količini buke koju ovakvi motocikli mogu stvarati. Iako oni koji su gledali motokros utrke uživo vjeruju kako je ispušnim sustavima zadatak stvoriti čim više buke, pravila ipak postoje i vjeruje se da se može biti i glasnije. Mjenjačka kutija ima pet stupnjeva prijenosa, kao i kod serijske Yamahae YZ 250 F, dok snaga do stražnjeg kotača putuje preko natjecateljskog Regina lanca. Podmazivanje je riješeno suhim karterom uobičajenim kod ovakvih motocikala, a također je normalno da se ulje nalazi u spremniku koji je sastvni dio okvira motocikla. Svatko bi vjerojatno lako nabrojio nekoliko proizvođača komponenti ovjesa poznatih u našim krajevima, a tvrtka Sölva, koja potpisuje prednju upside-down vilicu, nikako nije jedna od njih. Iako se radi o nama nepoznatom proizvođaču, proizvod je svakako kvalitetan, a

Dok su kočiona klijesta Nissinova, kočioni diskovi proizvod su tvrtke Newfren

Obvezni štitič lanca je od ugljičnih vlakana, lanac potpisuje Regina, a lančanike PBR

Prednja vilica proizvod je nama manje poznate tvrtke Sölva, ali precizno podešena odlično obavlja svoju zadaću



Od člana Yamaha De Carli Teama hrvatski majstor krosa Nenad Šipek saznao je sve što se saznati dalo o njihovom natjecateljskom stroju

CAIROLLI

Munjeviti uspon prema vrhu

● Ovaj dvadesetjednogodišnji Talijan oduvijek je bio drugačiji od svojih sunarodnjaka u motokrosu, prije svega zato što ih je većina sa sjevera zemlje, a Cairolli dolazi sa Sicilije. Ova zemljopisna razlika uvjetovala je da mladi vozač lako savladava mekane podloge koje muče toliko njegovih sunarodnjaka. S utrka je počeo već sa četiri godine, kada mu je otac kupio prvi mini-bike, a dvije godine kasnije počeo se natjecati na regionalnoj razini i pokazivati dar za pobjede. Nakon uspjeha u juniorskim klasama Antonio je prešao među "velike dečke", ali tu su uspjesi izostali sve dok 2003. godine nije prešao u momčad Yamaha De Carli. Treninzi uz iskusnog Claudija Federicija te podrška Claudija De Carlija urodili su plodom. Već u drugoj punoj sezoni svjetskog prvenstva MX2 trud se isplatio, pa Tony postaje najmlađi talijanski osvajač naslova svjetskog prvaka i tek peti uopće koji dolazi iz ove zemlje s posebnim žarom za motocikle.





Poklopci agregata skromno daju na znanje da su "iznutrice" dorađene u De Carli Racing radionici



Serijski ispušni sustav zamijenjen je proizvodom Leo Vince izrađenim od titana i ugljičnih vlakana. Iako ograničene razine buke, zvuk koji ovaj ispuh oslobađa daje naslutiti o kakvoj "zvijeri" se radi



Dok se neki s prekomjernom težinom bore raznim kemijskim preparatima, ovdje vidimo drugo rješenje: radi uštede na težini štitiči agregata i mnogi drugi dijelovi izrađeni su od ugljičnih vlakana kao i stražnji dio okvira koji ujedno služi i kao kućište filtera zraka tvrtke TwinAir



čak i da ga mi nismo doživjeli kao takvog, rezultati koje Cairolli sa ovakvom prednjom vilicom postiže govore za sebe. Zacijelo nam više znači potpis Kayaba na stražnjem amortizeru sa oprugom od titana koji preko progresivnog polužja upravlja oscilacijama stražnje vilice. Zanimljivo je da ovaj natjecateljski motocikl teži 96,5 kilograma, što je za 3,8 kilograma više od „običnog“ modela, a razlog tome su, naravno, pravila FIM koja navode minimalnu težinu za ovu MX2 klasu.

Nije sve u veličini

Dok se nekima u društvenom životu i prečesto desi da se izvlače ovom izrekom, Yamaha YZ250F ovu izjavu dokazuje uz buku ispušnog sustava. Iako se tehnika vožnje ponešto razlikuje u odnosu na modele veće zapremine, rezultati su vrlo slični. Sa zadovoljstvom smo zajahali ponuđeni motocikl i nakon pokretanja se uputili na stazu. Prvi dojam smo stekli o presvlaci sjedala, koja pruža potreban oslonac i ne kliže se čak niti kada je blatna. Ovo je izuzetno važno prilikom naglih ubrzanja, jer tada

vozač sjedi gotovo na spremniku goriva, a kvalitetna presvlaka pomaže mu da ne sklizne prema stražnjem dijelu sjedala. Iako smo prvi krug vozili umjerenom, kako bismo se upoznali s motociklom, odmah nam je postalo jasno da iziskuje drugačiju tehniku vožnje od vozila u jačim klasama. U niskim okretajima motocikl ima čak i manje snage nego serijski model, što znači da ga je za postizanje rezultata potrebno držati u vrlo visokim okretajima i obilno koristiti petobrzinsku mjenjačku kutiju. Također nam je tada postalo jasno da ovaj nije podešen za sporu vožnju. Dok je Evertsova Yamaha imala tvrd stražnji amortizer koji je odgovarao njegovom stilu vožnje, Cairollijev bolid otvrdnut je i sprijeda i straga. Ovakvo podešavanje je beskompromisno jer zahtjeva brzu vožnju, kako ne bi došlo do zamora. Kada smo polako prelazili preko manjih neravnina na stazi, ovjes ih nije upijao, već ih je prenosio na upravljač i sjedalo, što je rezultiralo brzim zamaranjem ruku. Tak kada smo pojačali tempo, sitnije neravnine su postale neprijetne jednostavno zato što bi ih motocikl prele-

tio. Nakon nekog vremena smo pojačali tempo, ali zbog svoje specifične krivulje snage motocikl nam nije odgovarao, pa smo se trebali jako koncentrirati kako bismo u svakom trenutku održali agregat na dovoljno visokom broju okretaja. Nakon Evertsovog motocikla, koji je pucao od snage u svim područjima rada, bilo je naporno razmišljati o odabiru stupnjeva prijenosa kako bismo iskoristili snagu ovog malog diva. Upravljač koji koristi Cairolli sličan je serijskom, pa kao takav odgovara većini vozača, ali to je jedan od dijelova koji prvi dolaze na popis za izmjene prilikom prilagodavanja motocikla pojedincu. Iako tvrd, prednji ovjes je vrlo precizan, pa je lako održavati smjer preko uzdužnih neravnina na ravnim dijelovima i jednako tako odabrati „špuru“ kojom želimo proći zavoj. Kako je centralizaciji masa posvećena velika pažnja, s ovim motociklom je moguće „rezati“ zavoje kao što bi to sabljom učinio vojnik iz doba Napoleona. Osjećaj kontrole i preciznosti izniman je i prilikom skoka, pa smo motociklom mogli vitlati kroz zrak kako nas volja. Poteškoće smo imali jedino kada je trebalo osloboditi čim više snage, ponajviše na izlasku iz zavoja ili prije skoka. Navikli na „mesnatije“ motocikle veće zapremine nerijetko bismo se našli u stupnju prijenosa koji nije odgovarao okretajima sklonom agregatu. Dok bi kapacitetniji motocikl oprostio ovu nepažnju i spremno povukao iz niskih okretaja, ova „navinuta“ dvjestopedesetica nije pokazala toliko spremnosti. Nekada smo se izvlačili dijelomičnim povlačenjem poluge spojke, a nekada smo jednostavno strpljivo sačekali da motor izađe iz „rupe“ i počne razvijati snagu. Ovo sve nam govori koliko manja klasa zapravo i nije popustljivija prema natjecateljima, jer potrebno je znatno više i preciznije mijenjati stupnjeve prijenosa nego je to slučaj kod jačih motocikala.

Posljednji element vožnje koji još nismo spomenuli je usporavanje i zaustavljanje. Osim specifičnog razvijanja snage, natjecateljska Yamaha nas je i tu pomalo razočarala. Makar su kočnice jače nego na serijskom modelu, još uvijek su slabije nego na

Novost na YZ250F za 2006. godinu je upotreba aluminijskog okvira koji je nešto robusniji od onog na dvotaktnim modelima



	CARIOLLI YZ250F	SERIJSKA YZ250F
Tip agregata	Jednocilindrični četverotaktni	Jednocilindrični četverotaktni
Razvod	Dvije bregaste osovine u glavi, 5 titanijskih ventila,	Dvije bregaste osovine u glavi, 5 titanijskih ventila
Provrt x hod	77 x 53,6 mm	77 x 53,6 mm
Zapremina	249 ccm	249 ccm
Kompresija	povećana	12,5:1
Maksimalna snaga	43 ks	-
Napajanje	Keihin FCR 39 mm rasplinjač, modificirani	Keihin FCR-MX37H/1
Paljenje	YRRD kompjuterski podesivi CDI sustav	CDI
pokretanje	Nožnim pokretačem	Nožnim pokretačem
podmazivanje	Suhi karter	Suhi karter
svječica	Champion	-
Spojka	9 lamela u uljnoj kupci, hidra-ulično ili upravljanje na sajlu	Više lamela u uljnoj kupci
Mjenjač	5	5
CIKLISTIKA		
Okvir	Aluminijski, serijski	Aluminijski
Prednji ovjes	Potpuno podesiva Sölva upside-down vilica promjera 48 mm	Teleskopska vilica
Hod prednjeg ovjesa	-	300 mm
Stražnji ovjes	Oscilirajuća vilica, Kayaba plinski amortizer sa titanijskom oprugom	Oscilirajuća vilica
Hod stražnjeg ovjesa	-	307 mm
Prednji naplatak	20" ili 21"	21"
Stražnji naplatak	19"	19"
Prednji kočioni sustav	Newfren disk promjera 270 mm, Nissin kočiona klijesta	Disk promjera 250 mm
Stražnji kočioni sustav	Disk promjera 245 mm	Disk promjera 245 mm
Prednja guma	-	80/100-21 51R
Stražnja guma	-	100/90-19 NHS
DIMENZIJE		
Međuosovinski razmak	1.469 mm	1.469 mm
Duljina	-	2.166 mm
Širina	-	825 mm
Visina sjedala	-	997 mm
Spremnik ulja	-	1,3 l
Spremnik goriva	Od ugljičnih vlakana 8 l	7 l
Težina	96,5 kg (u skladu sa FIM pravilima)	92,7 (suha)

Evertsovom motociklu, pa možemo reći da nas nisu razočarale, ali vidjeli smo da mogu biti i bolje. Kočili smo zaista kasno, no u kombinaciji s tvrdim prednjim ovjesom osjećaj nije bio pretjerano ugodan, jer smo neravnine osjećali još izraženije.

Tajna je u kombinaciji

Daleko od toga da ćemo tvrditi kako je s ovako dobro pripremljenim motociklom lako osvajati velike nagrade ili čak svjetska prvenstva, ali uvjereni smo da je to uz kvalitetnu opremu znatno lakše. Moramo odati priznanje Antoniju Cairolliju, jer nije nimalo lako voziti ovako pripremljen motocikl. Već i lagana vožnja po stazi istiskuje više napora nego na serijskom modelu, jer u niskim okretajima agregat nema niti naznake snage, ali tek brza vožnja predstavlja pravi problem i iziskuje puno treninga i veliku predanost. Dok nam je Evertsov motocikl odlično „sjeo“, pa smo usprkos tome što je ovjes bio prilagođen njemu, sve više uživali iz kruga u krug i iz treninga u trening, Cairollijev natjecateljski stroj nam uopće uopće odgovarao. Za one koji nisu sigurni, mi smo ipak ljudi, te iako rijetko, naletimo na motocikl koji nam svojim osobinama jednostavno ne odgovara. U ovom slučaju je to zapravo nevažno, jer ne radi se o vozilu koje bilo tko može kupiti kod obližnjeg zastupnika, već o stroju kojim Cairolli iduće godine namjerava ponovno ući u borbu za titulu svjetskog prvaka u MX2 kategoriji. Motocikl je pripremljen za pobjedu do posljednjeg detalja i ne sumnjamo da se radi o vrhunskom stroju. Ali ipak na nas nije ostavio savršen dojam, isključivo zato što je podešen specifično za trkača kojem služi, pa kao takav ne može odgovarati svima. Makar ove godine ostaje u klasi MX2, veselimo se danu kada će Cairolli prijeći u jaču klasu i nastavi nizati uspjehe, a nama se možda opet ukaže prilika testirati motocikl svjetskog prvaka. ■

MX2

Mlada klasa za mlade lavove

● Klasa koja je predstavljena tek 2001. godine zapravo je logični nastavak nekadašnje klase 125, kojom su vladali motocikli pogonjeni dvotaktnim agregatima. Danas MX2 predstavlja borilište za četverotaktne motocikle zapremine do 250 ccm, uz tek pokojeg optimista s dvotaktnim agregatom upola manje zapremine. Ova klasa predstavlja ulaznicu u svijet velikih nagrada za sve mladiće i djevojke koji su se dokazali u nekoj od bezbroj juniorskih klasa ili prvenstava. Dok neki postignu vrhunske rezultate i prijeđu u kraljevsku MX1 klasu, drugi „zaglave“ na ovoj stepenici zato što psihički, fizički ili financijski ne mogu pratiti igru u prvoj ligi svjetskog motokrosa. Iako je pokazao da želi i može više, čak i Cairulli ostaje u sezoni 2007. sa momčadi De Carli u ovoj klasi, jer nema boljeg načina za skupljanje nezamjenjivog iskustva potrebnog za postizanje rezultata u kraljevskoj klasi.

Lagan motocikl kod kojeg je puno pozornosti posvećeno centralizaciji masa moguće je po želji zabacivati u skoku