

# [Hyper-Pro III]

Čudan dizajn,  
predimenzionirana  
prednja vilica i  
zastaršujuća snaga  
samo su neke od  
specifičnosti  
Nizozemca  
nesvakidašnjeg  
okvira čiji je  
nosivi element  
sam pogonski  
agregat

## Čudo nevideno nordijskih kovača

PIŠE: BORIS METIKOŠ

Osnovna djelatnost nizozemske tvrtke "Hyperpro" je izrada natjecateljskih ovjesa i njima pripadajućih komponenti, ali njeni stručnjaci svake godine iznova šokiraju javnost i izradom neke vrlo interesantne moto prerade koja se odlikuje mnoštvom nekonvencionalnih tehničkih rješenja. Zadnje ostvarenje na dva kotača nastalo u «zemlji tulipana» zove se "Hyperpro III" i već na prvi pogled daje do znanja da se radi o vrlo radikalnom projektu. Osim što je nesvakidašnjeg dizajna, ovaj se motocikl odlikuje i specifičnim okvirom, kod kojeg je glavni nosivi element sam pogonski agregat. Naime, on je učvršćen preko četiri glodana aluminijska elementa, dva s gornje i dva s donje strane, koji su međusobno povezani isprepletenom konstrukcijom čeličnih cijevi.

"Glavni" dio okvira završava iznad Mikunijevih rasplinjivača, a na njega se nadovezuje pomoćni okvir koji dalje nosi vozača i ispušni sustav marke Akrapovič.

Stražnja vilica također predstavlja unikatno rješenje "by Hyperpro", baš kao i njeno kopčanje izvedeno preko "Uniball" zglobova. Ništa manje atraktivna nije ni-

ti prednja upside-down vilica pod nazivom "Hyperpro Linear Guolding system" promjera čak 50 mm, s cijevima obloženim zlatnim nitritom. Sam pogonski agregat preuzet je sa poznatog Suzukijevog "agresivca", uljno-zračno hlađenog GSX-R-a 1.100 iz '88., kojem je zapremina povećana na 1.340 ccm. Osim što mu je povećan obujam, motor je opremljen i visokovrijednim komponentama poput "JE" klipova, ekskluzivnim "Carillo" klipnjačama kao i brušenim "APE" cilindrima s relativno malim rebrima za hlađenje koji se izrađuju isključivo za "Dragster" motocikle, odnosno, za motocikle koji se natječu u utrkama ubrzanja. Krajnji rezultat ovog tuninga govori sam za sebe: 200 KS pri 10.000 okr./min. uz okretni moment od 16 kgm pri 6.500 okr./min. No, ovako "nabildani" motor razvija i znatno veću temperaturu od serijske izvedbe, zbog čega su ugrađena tri hladnjaka ulja koji hlade glavu u dva odvojena kruga. Osim klasičnog hladnjaka, smještenog s prednje strane, Hyperpro III krasi i par hladnjaka smještenih ispod stražnjeg kraja, rješenje poput Benellijevog Tornada, koji za hlađenje koriste vrtloženje zraka nastalo usljed okretanja stražnje gume.

No, to nije sve! S obzirom da nema klasične "glave" upravljača, zrak se dovodi i pomoću usmjerivača koji prolaze kroz spremnik goriva nakon čega se, kao kod bolida formule 1, zrak tlači kroz ležeće hladnjake. Ludo, zar ne?

Zahvaljujući specifičnoj konstrukciji i ultralakim naplaticima "Dymage" od karbonskih vlakana dobivene su i zavidne vrijednosti ukupne težine praznog motocikla: 152 kg, odnosno 177,5 kg sa svim tekućinama, uključujući i 15 l goriva. Zaista respek-

tabilne vrijednosti koje danas zadovoljavaju samo natjecateljska vozila. Sve u svemu, nizozemski kovači su stvorili motocikl koji već sam od sebe izaziva mnogobrojne polemike. Neke zbog specifičnog dizajna, neke zbog nekonvencionalnog okvira, neke, naravno, zbog predimenzionirane ciklistike, a kod predstavnika reda i mira prvenstveno zbog njegovih zastrašujućih performansi. ■

