

Zahvaljujući agresivnom izgledu, dobrim voznim osobinama i povoljnoj cijeni TGB-ov skuter sportske orijentacije, R 50 X Jetfighter, nudi dobar omjer između uloženog i dobivenog



Svi elementi Polinijevog sportskog kita koje smo ugradili na testni skuter

Provjerili smo što sve treba, koliko košta i koji su rezultati najjednostavnijih zahvata za povećanje maksimalnih performansi izvedenih na TGB-ovom sportskom skuteru male zapremine



Ubrzanje u tri koraka

PIŠU: **BORIS METIKOŠ I DARKO FRATRIĆ**

U zimskom periodu, kada se zbog niskih temperatura i loših vremenskih uvjeta veće aktivnosti vezane za vozila na dva kotača svedu na nužni minimum, odlučili smo se ponovno pozabaviti jednom temom koja je podjednako zanimljiva svim vrstama i generacijama vozača. Naravno, riječ je o doradi pogonskog agregata ili jednostavno rečeno: friziranju, koje za krajnji cilj ima povećanje ukupnih performansi, odnosno, poboljšanje parametara ukupne snage i maksimalne brzine. Obzirom da smo u prijašnjim napisima, od kojih je - ruku na srce - prošlo već dosta vremena, opisali gotovo sve tipove i vrste tuninga, u ovom smo se broju odlučili vratiti na same početke početaka, kako bismo se još jednom podsjetili i utvrdili gradivo vezano za friziranje skutera od 50 ccm.

Nekima će se ovaj pothvat u prvi tren možda učiniti malo nelogičnim jer je opće poznata stvar da svjetskim, ali i domaćim, tržištem već duže vrijeme vladaju četverotaktni skuteri većih zapremina, dok je primjena dvotaktnih skutera male zapremine

ostala ograničena na školarce, početnike te manje zahtjevne vozače. No, osim što su praktični i jednostavni za održavanje, ovi skuteri su i financijski puno prihvatljivi, a upravo je ukupna cijena bila jedan od glavnih kriterija koji nas je vodio u odabiru ovog friziranja. Sukladno tome, cijena cijelog procesa morala je biti prihvatljiva, efekt uloženog i dobivenog trebao je biti konkretan, a čitav pothvat nije smio biti previše kompliciran. Isto tako, cijeli sustav je morao biti trajan i pouzdan.

Ekonomska računica je bila presudan faktor i prilikom određivanja skutera, no, ovdje moramo napomenuti da rad, friziranje, odabir dijelova i odabir samog skutera nisu uvijek jednostavni jer se na tržištu sve više pojavljuju novi zastupnici i raste prodaja skutera s istočnog tržišta, među kojima treba pažljivo odrediti kvalitetu i mogućnost daljnje nadogradnje. Obzirom da su TGB-ovi skuteri ove godine na hrvatskom tržištu ostvarili zapažene rezultate jer su svojom kvalitetom, dizajnom i povoljnom cijenom opravdali povjerenje kupaca, odlučili smo se upravo za njihov model R 50 X Jet Fighter, koji smo opširnije opisali u Moto Pulsu br. 74. Inače, kombinacija agresivnog izgleda, vrlo dobrih voznih osobina i povoljne cijene od 11.990 kn ovaj skuter čini vrlo zanimljivim odabirom za sve ljubitelje sportskih skutera, kao i za one koji veliku pozornost posvećuju omjeru između uloženog i dobivenog.

Naravno, cijeli posao smo obavili u specija-

liziranom servisu „Gigant“ u Zagrebu, u kojem smo uz mnoge druge skutere prije nekoliko godina vrlo uspješno frizirali i doradili i jedan stariji TGB-ov skuter, Akross 50. Kao i uvijek, vrlo uspješna suradnja Giganta i Moto Pula urodila je i tada velikim odazivom mnogobrojnih zadovoljnih vlasnika, koji su nakon opisanog tretmana kao od šale prelazili veće i jače skutere.

Kao što smo već spomenuli, jedan od glavnih ciljeva - ali i prioriteta - većine vlasnika skutera male zapremine je povećanje ukupnih performansi, odnosno, maksimalne brzine koju skuter postiže. Kako smo na test dobili potpuno novu i po zakonskim normama prigušenu verziju Jet Fighter, odlučili smo ispitati koliko su stvarne brzine koje skuter u određenim verzijama postiže i koliki je napredak u tom pogledu moguće ostvariti uz minimalne izmjene i dorade na pogonskom agregatu, dakako, tako da ostanemo unutar što prihvatljivijih uporabnih i cjenovnih okvira. Isto tako, kako bismo raspolagali sa što relevantnijim podacima o stvarnim vrijednostima maksimalne brzine, mjerenje smo osim klasičnim pogledom na digitalnom brzinomjeru vršili i putem satelitskog navigacijskog sustava „Garmin“. Na kraju, moramo spomenuti i test-vozača, koji sa svojih 188 cm visine i 94 kg težine ne predstavlja baš idealan odabir za testiranje ovakvog vozila i jedan je od glavnih krivaca za nešto lošije rezultate. Oni bi zasigurno bili bolji za nekoliko jediničnih vrijednosti da se za upravljačem nalazio vozač malo profesionalnije (čitaj: lakše) građe.

Prvo smo izmjerili standardnu (ili bolje rečeno: „zaštopanu“) verziju Jet Fighter R 50 X, koja je zbog zakonskih propisa i homologacije ograničena na vrlo niskih 50 km/h. U stvari, brzina mjerena



Katalizator je smješten duboko u unutrašnjosti ispuha. Vađenje katalizatora je opsežan posao obzirom da zahtjeva rastavljanje, rezanje i sastavljanje ispušnog sustava

Demontaža originalnog klipa i cilindra



na pravcu je prema brzinomjeru iznosila 49 km/h, dok je stvarna brzina bila 47,6 km/h, što je razlika od samo 1,4 km/h i upućuje na zadovoljavajuću točnost i kvalitetnu baždarenost serijski ugrađenog mjernog instrumenta.

Nakon primarnog mjerenja skuter smo ostavili nekoliko minuta da se ohladi te pristupili skidanju serijske blokade koja je postavljena na varijatoru, izlazu s radilice, u obliku distance koja onemogućava remenu da ostvari svoj maksimalni opseg i time veću krajnju brzinu skuteru. Inače, skidanjem blokade, koja se po cijeni od 250 kn vrši isključivo na individualni zahtjev vlasnika, gubi se i tvornička garancija od jedne ili dvije godine koju pojedini proizvođači daju na svoje proizvode.

Krenuli smo na ponovni test. Isti pravac, isti vozač, ista temperatura i pritisak u razmaku od samo par sati. Brzinomjer na skuteru se ovaj put zaustavio na 71 km/h, što je odgovaralo stvarnoj brzini od 67,6 km/h, a osim što smo primijetili napredak u pogledu ostvarene brzine, skuter je sada i bolje „disao“, što znači da je konkretnije vukao i brže dolazio do svog maksimuma.

No, iako su ostvareni rezultati bili upečatljivi, mi smo se odlučili na još jednu doradu, kako bismo značajnije unaprijedili ukupne performanse skutera i osigurali mu još agresivnija ubrzanja sa semafora. Kako bismo to ostvarili, standardne elemente termičkog sklopa s cestovne verzije zapremine 50 ccm zamijenili smo kitom za friziranje renomirane talijanske tvrtke Polini.

Odabrali smo kit od 70 ccm, koji se sastoji od sasvim solidnog i fino obrađenog cilindra od gusa, glave cilindra s pripadajućim oblogama i klipa s dvije karike.

Kod odabira ovog kita moramo skrenuti pozornost na jedan vrlo bitan detalj: kompresija je



Strelica na klipu pokazuje smjer u kojem mora biti okrenut klip - prema ispuhu

gotovo identična kao i na standardnoj verziji, zbog čega nije potrebno mijenjati radilicu i ležajeve. Isto tako napominjemo da se ovdje radi o sportskom, a ne "racing" kitu.

Motor testnog skutera zračno je hlađen i konstrukcijski vrlo jednostavan, tako da skidanje i demontiranje postojećih komponenti nije pretjerano zahtjevno, iako cijeli taj zahvat treba vrlo pažljivo napraviti. Od novog kita prvo smo izvadili klip, na koji smo postavili karike, te ga montirali na klipnjaču. Kao i uvijek, moramo napomenuti da tu treba paziti na smjer klipa. On se određuje prema strelici koja se nalazi na čelu klipa, a treba biti okrenuta prema ispušnom sustavu.

Nakon toga potrebno je postaviti osigurače na „bolnici“ i dva puta provjeriti leže li dobro u ležištu, jer je iz dugogodišnjeg iskustva poznato da upravo postavljanje tih osigurača često zna biti najveći propust koji u samo nekoliko trenutaka može uništiti čitavi trud.

Kad smo završili s klipom, stavili smo brtvu na blok motora, nauljili klip i cilindar, namjestili karike u utore na klipu te stavili cilindar. Nakon ulaska klipa u cilindar klip smo pokrenuli 2-3 okretaja te montirali glavu cilindra.

Sljedeći zahvat odnosi se na usis, odnosno na rasplinjač i usisne lamele na bloku motora. Obzirom da rasplinjač nije blokiran te da veličina dizne iznosi 65, što je odlično za friziranje, ostavili smo standardni rasplinjač. Što se tiče usisnih lamela, kod kojih moramo priznati da ih je vrlo teško demontirati, jer su smještene direktno ispod nosača motora, primijetili smo da je graničnik otvaranja malo previše zatvoren, što u konačnici ograničava maksimalno otvaranje usisnih lamela. Jednostavnim zahvatom na graničniku povećali smo mogućnost otvaranja lamela i potom ih vratili na motor. Zahvaljujući tome i usis zraka je ostao standardni, a određene dorade još su jedino bile potrebne na ispušnom sustavu, iz kojeg je trebalo izvaditi katalizator.

Za to je potrebno puno truda i vremena jer je katalizator temeljito zavaren u unutrašnjosti, zbog čega ga je potrebno odrezati kod prvog konusa te izvući prigušivač. Nakon što smo to napravili, ponovo smo zavarili odrezani poklopac ispuha te prednji konus pažljivo obradili, nanovo obojali i ugradili natrag na vozilo. Skuter je bio spreman za probu.

Skuter smo upalili i ostavili ga da radi oko pola sata, kako bi se zagrijao na radnu temperaturu, jer ne smijemo zaboraviti da su u moto-



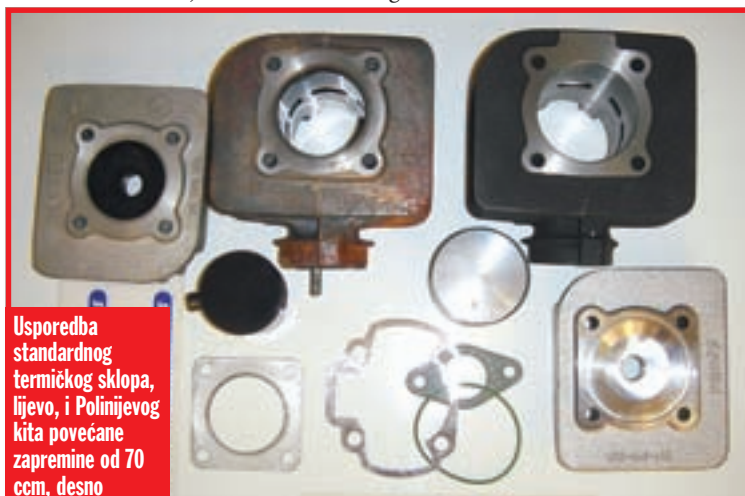
Postavljanje sportskog cilindra i klipa iz kita

ru novi cilindar i klip koji se tek trebaju „uhodati“, odnosno, razraditi.

Na probi se odmah vidjelo veliko poboljšanje u snazi i to u svim režimima rada, od samog starta i 2.000 ± 2.500 okr/min, pa sve do maksimalnih 8.000 okr/min. Povećala se i maksimalna brzina, koja je na brzinomjeru dosegla 83 km/h, što je odgovaralo realnoj vrijednosti od 79,3 km/h, a još više od brzine nas je oduševio napredak u međubranjima, što najbolje govori o porastu snage duž cijele krivulje. Kako bismo još dodatno poboljšali performanse, stavili smo i Polinijeve lakše rollice dimenzija 16 x 13 i težine 5,6 g, s kojima je motor bio još življi i pružao još bolji odaziv na komandu gasa.

Obzirom da smo maksimalnu brzinu i ubrzanja sa semafora od samog početka stavili u prvi plan, smatramo da smo u konačnici uspjeli postići dobre rezultate, a za njihovu smo realizaciju u potpunosti ostali u financijski pristupačnim okvirima. Naime, Polinijev kit koji smo koristili dostupan je već po cijeni od 1.140,00 kn, za rollice je potrebno izdvojiti 98 kn, čemu na kraju treba pridodati još i rezanje i bojanje ispuha, što sveukupno iznosi 1.238,00 kn.

I na kraju, ako imate bilo kakvih pitanja ili nedoumica oko dorada ili friziranja svojih skutera, pišite nam na adresu redakcije ili šaljite e-mail na motopuls@motopuls.hr, a mi ćemo se truditi odgovoriti vam na pitanja i pokušati riješiti kompliciranije slučajeve, naravno, u suradnji sa specijaliziranim servisom „Gigant“. ■



Usporedba standardnog termičkog sklopa, lijevo, i Polinijevog kita povećane zapremine od 70 ccm, desno