

Dneper 650

# Spominja na stare čase

**Motor je zelo podoben BMW-jevemu – Motocikel z bočno prikolico nudi svojevrstno zabavo**

(MIG) – Sovjetski motocikli so zasnovani za težke razmere. Zato so robustni, ekonomični, zanesljivi, a preživetih oblik ter zmogljivosti. Seveda pa ima svoj vpliv tudi izoliranost sovjetske industrije, ki ne občuti konkurence in zato svojih izdelkov ne prilagaja času.

Zato sovjetskih motociklov ne smemo meriti z istim metrom kot druge. Dneper MT 10-650, ki smo ga imeli na testu, je imel oznako «L» in ni

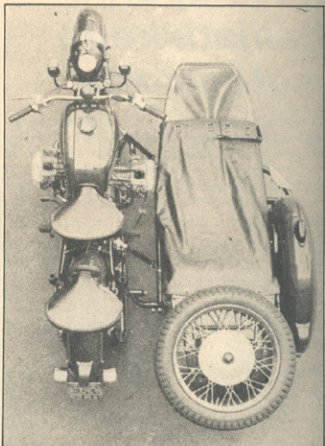
skrival, da je v bližnjem sorodstvu z BMW-ji. Pa ne z modelom R 75, ki ga je imela nemška vojska med drugo svetovno vojno, temveč z modelom R 51.

To je masiven motocikel starinskega izgleda. Prav izgled pa mu daje svoj čar – zadovoljuje želje navdušencev nad starimi časi ter omogoča mladim doživeti »zgodovino«.

Že tako dvomljiva estetika se je še poslabšala na račun površnosti ob izdelavi: vidni zvarji na kolesnih obročkih, slabo centriranje koles... V zameno za pomanjkljivosti, ki škodijo očem, pa dobite trdno izdelan motocikel – močne cevi okvirja in debelo pločevino!

Ročni sklopke in prednje zavore sta starinski in grdi. Toda sklopko avtomatsko vključuje tudi prestavna ročica (se spominjate čeških motociklov Jawa?). Okretnosti v prid ima štiritopenjski menjalnik tudi prestavo za vožnjo nazaj, ki jo vključite z ročico vgrajeno za zavornim pedalom.

Troblja in svetlobna oprema sta šibki. S kontaktnim ključem lahko vzgete katerikoli Dneper! Ta motocikel namreč nima niti ključavnice za zakle-



**Dneper 650 je trden motocikel z bogato opremo in starinskim izgledom**

panje krmilal! Pa električna stikala. Spominjam se jih še z motociklov starih nekaj deset let.

Položaj voznika za krmilom je nekako v sredi med turističnimi zahtevami in zahtevami vožnje prikoličarja. Roke so iztegnjene, telo sklonjeno nekoliko naprej. Sedež omogoča gibe, ki so nujno potrebni pri vožnji motocikla s prikolico. Kljub temu pa bi lahko bil sedež le malce mehkeje obložen. Sopotnik na motociklu slabše sedi, saj je sedež visoko nasajen in opor za roke ni. Gibljiv gumijast ročaj pred sedežem pa ne pomaga veliko pri ostru vožnji.

Vožnja zahteva določen čas privajanja. V ovinkih nagibanje motocikla ni mogoče, pač pa je potrebno obracati krmilo. In to ni niti tako preprosto, kot sicer izgleda. Seveda sopotnik v prikolicci pripomore k stabilnosti vozila. Toda pod pogojem, da v vožnji tudi sodeluje – sledi nagibanju voznika.

Motocikel je med vožnjo ne-

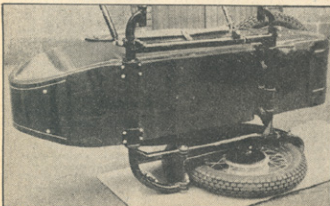
koliko trd, toda deluje brezhibno. Menjalnik je točen in za prikoličarja dobro stopnjevan. Sklopka mehko vklaplja in izklaplja. Le zavore so najmanj zanesljivi del Dnepra. Motocikel tehta s prikolico vred dobrih 315 kg, zato ga je bobnasti zavori na prednjem in zadnjem kolesu težko ustavita. In ko govorimo o kolesih, ne smemo pozabiti rezervnega kolesa, ki je privit na zadnji del prikolicke. Razveseljivo je, da ima Dneper prednje in zadnje kolo (ter kolo prikolicke) enako. Tako lahko rezervno kolo zamenjate s poškodovanim brez težav.

Zmogljivosti motorja, ki ga poganja stroj s 649 kubiki in močjo 32 KM pri 5200/min, so primerne moči in teži. Vendar na avtocesti lahko dosežete resničnih 115 km na uro. Na 400 m pa Dneper MT 10-650 pospeši v 20,3 sekunde – ne glede, če je voznik sam ali pa ima sopotnika!

Tako so sovjetski motocikel ocenili pri italijanski reviji Motociclismo.



**Orodje in pribor, ki ga dobite ob nakupu motocikla, spominja že na opremo mehanika**



**Bočna prikolica je močna – tehta 110 kg**