

Test:

HONDA BROS 650

ZA KREATIVNE MOŽE

Tičati le v avtu je dolgočasna navada: vkalupljeno življenje, v katerem si navada podaja roko z navado, se neizogibno obarva v sivo. Takšno postane počutje. Tudi tistih, ki z vami dihajo isti zrak. Da so tudi odtenki sivine? Pravi dolgčas. In pika.

Veste, če se vam je utrišlo, da vam je samozavest zdrknila proti ničli in da ste si življenje že nevarno obarvali v sivo, ukrepajte! Ne, nikar ne sprašujte prijateljev po zaupanja vrednem psihoterapevtu. Tudi kinodvoranske kitajske terapije se raje ognite.

Če se prestavljate pred televizorjem, za začetek preklonite na MTV. Potlej razmislite o motociklu. Takem, po vaši meri.

Honda bros 650 zna biti prava. Ponuja eleganco, križano z nevsi-ljivo športnostjo. In vmes je vpet dvovaljni motor z valji na V, ki že s tistim tiktakajočim ritmom ozna-nja, da je moško mišičast.

Pomišljate, da brez suknjiča in kravate ne morete v družbo?

Malce fantazije, prosim. Le brez-barvni balonar zamenjajte z us-njenim, ohlapneje krojenim jopi-čem. In brezpogojno dokupite še čelado za sopotnico. Tudi tista dama, ki časti le Armanijevo tka-nje in odišavljeno notranjost va-šega avtomobila, bo klonila. Izziv je mikaven. Nov bo topel vetrič, pa nežne vibracije izpod sedeža, pa drugačna dimenzija sveta...

Honda bros 650 je motocikel

s poudarjeno naravo. Morda je prav tisti »inteligentni« motoci-kel, ki ga vsi izdelovalci tako pri-zadevno iščejo med kopico nez-nank. Ni tako ozko definiran kot



večina drugih motociklov na trgu. In zato ponuja več. »Dobro naložen denar,« trdijo Američani, ki se s temi motocikli (poimenovanimi hawk GT) vozijo že od 1989 leta. Poceni nakup, za ta denar veliko užitka, pri prodaji rabljenega je padeč vrednosti v mejah razumnega, tako trdijo.

Motocikel je zanimiv. Gledan od daleč je čista klasika. Nevsiljive poteze, nič plastike, veliko lepo vidne lesketajoče se kovine se spogleduje z modo izpred desetletja ali dveh. Tudi barve.

Honda bros je na voljo v uglajeno črni in umirjeno rdeči livreji. Nič kričavosti. Ta je rezervirana za dirkalne stroje.

Pogled od blizu pa tudi pri nepoznavalcu motorne tehnike in mode zbudi pozornost. Nenaadne in zelo v koraku s časom so zadnje nihajne vilice. To je le bogato dimenzionirana aluminijasta roka, ki se opira na centralni blažilnik. Nanjo je po avtomobilsko pripeto kolo, ulito iz aluminija, zelo izbočeno, da je v njegovem središču dovolj prostora za zavorni kolut in verižnik. Takšne tehnične prijeme smo vajeni videti na športnikih, ne na klasično izpričujočih motociklih.

Športnega duha odseva tudi prednji del motocikla. Tako je dvodelno krmilo privijačeno na kraka prednjih teleskopskih vilic in je rahlo nagnjeno navzdol. Le toliko, da voznik najde telesu ugoden, naprej sklonjen položaj, v katerem se je mogoče brez napora zoperstavljati vetnemu pišu. Oklepa, ki bi varoval, ni.

Tehnični podatki

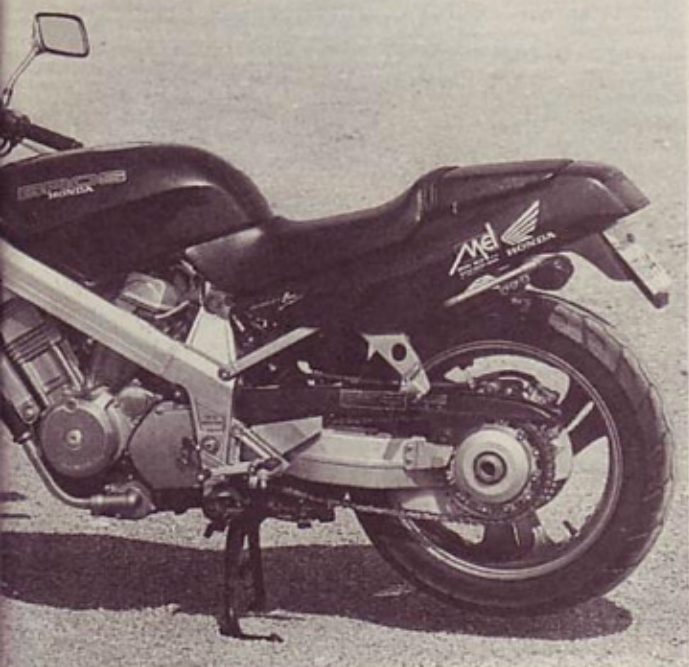
Motor: dvovaljni (V) štiritaktni – vodno hlajeni – vrtna in gib 79,0 x 66,0 mm – prostornina 647 kubikov – kompresija 9,4:1 – največja moč 40,5 kW (55 KM) pri 7500/min – največji navor 57 Nm pri 6500/min – po 1 odmični gred v glavi – večkolutna sklopka v oljni kopeli – petstopenjski menjalnik – veriga na zadnje kolo

Okvir: dvojni aluminijasti box – aluminijasta sedežna podpora – aluminijaste enoročne nihajne vilice – kot glave okvira 27 stopinj – predtek 111 mm – medosna razdalja 1430 mm – spredaj teleskopske vilice – zadaj centralni blažilnik – guma spredaj 120/70-17 – guma zadaj 150/60-18 – zavora spredaj kolutna premera 320 mm – zavora zadaj kolutna premera 230 mm

Mere in teže: dolžina 2080 mm – širina 720 mm – višina 1060 mm – višina sedeža od tal 770 mm – teža vozila 165 kg – rezervoar za gorivo 12 litrov



Honda bros 650: nezahteven, simpatičen in široko uporaben motocikel. Primerna kombinacija klasičnih oblik in današnje tehnike.



Nekaj športnosti odseva tudi prednje kolo, aluminijasto, s tremi dvojnimi kraki in privijačnim plavajočim zavornim kolutom. Lep komplet.

Tudi za motocikel sam je mogoče reči – lep komplet. Čeprav deluje precej klasično, človek le nima tistega zoprnega občutka, da mu z vsemi žavbami namazani komercialisti prodajajo železje, ki so ga skladiščniki nabrali po zaprašenih policah. Tehnika je zelo aktualna. Recimo okvir motocikla. To je dvojna boksa konstrukcija iz aluminijastih profilov. Zelo vitka. In povsem na obeh. Klasične so geometrijske vrednosti. Tako je glava okvirja nagnjena pod kotom 27 stopinj.

Predtek meri 111 mm. Eno z drugim pa pomeni, da je na cesti motocikel po obnašanju povsem tak, kot so bili motocikli izpred časa, ko so imeli spredaj še 19-colsko kolo: v smeri stabilni in tudi vztrajni. Tako se voznik, varen na prednje 17-colsko kolo obešenih motociklov, prvi hip niti ne znajde, kajti bros hoče naravnost in ga je treba v vijuganju potisniti z močjo rok.

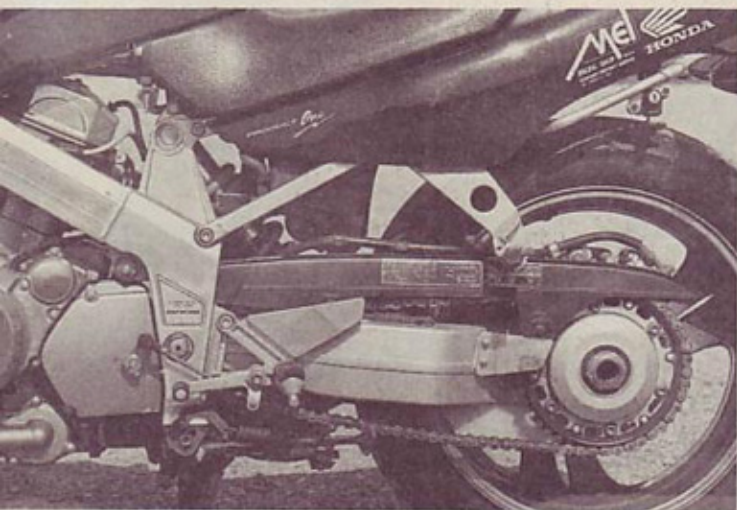
Vzmetenje je tudi boljši del tega motocikla. Prednje teleskopske vilice in zadnji blažilnik so primerno uglajeni med udobem in športnostjo. Tudi na zelo slabem asfaltu potnika na moto-

ciklu ne bosta trpela, kajti vzmetenje požira tudi ostre neravnine dovolj mehko in brez grobega sekanja nazaj. Tega športni motocikli pač ne zmotejo, kajti načrtovani so za vožnjo po brezhibnem asfaltu.

Motor? Na to glasbo morate biti pripravljeni, če imate ušesa uglajena na zvok vrstnih večvaljnih agregatov. Vodno hlajeni štiritaljni dvovaljnik z valji na V je v marsičem odziv na ameriške okuse. Harleyev mit je pač živ in močan. In tako tudi Hondin dvovaljnik ponuja očem obilo lepo spolirane kovine, ušesom pa zvok ujetih eksplozij, ki odzvanjajo iz vodno hlajene kovine in debelega, pa zelo kratkega izpušnega lonca, ki se končuje pred osjo zadnjega kolesa. Motor zmore iz 647 kubikov in ob kompresiji v razmerju 9,4:1 iztisniti največjo moč 55 KM pri umirjenih 7500 vrtljajih v minuti. Upošteva še navor 57 Nm pri 6500 vrtljajih v minuti pa je obet, kaj motocikel zmore, jasen.

Vžiga z lahkoto. Le nekaj hipov ogrevanja potrebuje, da se začne odzivati mehko, tekoče. Ročice so mehke in lepo čutne. Tudi sklopka in menjalnik se lepo čutno odzivata, da je vožnja že na prvih kilometrih povsem naravna. Da se motor zavrti le do zmernih 8500 vrtljajev, je prijetna lastnost. Kajti značilnosti motorja





in petstopenjski menjalnik omogočajo lagodno vožnjo, brez pogostega pretikanja in priganjanja v najvišje dosegljive vrtljaje. Motor elastično in brez omahovanja vleče tudi iz nizkih vrtljajev. To pomeni, da je mogoče prestaviti lepo do pete prestave in hitrost uravnovati le z ročico plina. No, tu se začnejo nova spoznanja. Kajti voznik ima kar na lepom dovolj časa, da se ob vožnji posveti še okolici.

Motocikel hitrostno mejo 180 km na uro, izpisano na merilniku hitrosti, doseže z lahkoto. In jo tudi preseže, če se voznik prilepi ob rezervoar. Naprej sklonjeni položaj za voznika na motociklu ni utrujajoč in je še na sprejemljivi meji, da ima

tudi sopotnica dovolj opore. Je pa seveda res, da ji tehniki niso namenili prav veliko prostora za sedenje. Nekaj malega nežnih vibracij izpod sedeža sodi zraven. K dvovaljniku namreč.

V osnovi je motocikel opremljen z vsem potrebnim za prijetno rabo. Torej: dva pregledna okrogla merilnika, levi za hitrost in prevožene kilometre, desni za motorne vrtljaje in temperaturo motorja. Pod njima je serija signalnih lučk in kontaktna ključavnica, ki zaklepa tudi krmilo. Isti ključ odklepa tudi posodo za gorivo in ključavnico za pripenjanje čelade k sedežu. Ročica prednje zavore je nastavljiva v oddaljenosti od krmila. Vzvratni ogledali sta dovolj pregledni, da voznik vidi poleg lastnih komolcev tudi cesto za hrbtom. In motocikel ima dve parkirni stojali, centralno in bočno.

Mel iz Novega Mesta, ki je motocikle brosov 400 in 650 pripeljal na naš trg, dodatne opreme še ne ponuja. Hondin katalog, namenjen dodatkom za motocikel brosov, je širok, bogat. Tu so barvno usklajene čelade, prtljažne torbe in nahrbtniki, na voljo so tudi mreže za pripenjanje prtljage. Uporabni so tudi pokrivalo za motocikel, pa lično urejen paket orodja in negovalna kemija. Za nameček je motociklu mogoče na krmilo pripeti nosilec za fotoaparate. Zanimivo.



Vozili smo:

SUZUKI GSX-R 400 SPORTS PRODUCTION

POPOLNA ZASEBNOST



novan tako, da mu je mogoče pod zadnjo luč privijačiti registrsko tablico in se vsem na očeh poditi po mestu. Ampak to ni to.

Predlagam, da si na avtomobilu omislite vlečno kljuko, najdete primerno prikolico in nanjo naložite motocikel. Priporočljiva smer izleta je seveda dirkališče.

Še danes mi je žal, da srečanja s tem motociklom kaže iz Mel Racinga niso pripravili na dirkališču obloženem s slamo. Na mestnih cestah je pač treba biti zmeren, pa še tako se rado pripeti, da voznik uide z vajeti in kot za šalo dvakratno prekorači dovoljene hitrosti.

Suzuki GSX - R 400 je narejen za hitro življenje. Za dirke. Že iz tovarne ven. Tako je tudi na pogled: nabito, krepko, agresivno, oznanjajoče moč in iskrost. Pa še vse, kar sodi zraven.

To pomeni, da voznik sede dobesedno v motocikel. Se s telesom opre ob rezervoar in nasloni na dvodelno športno krmilo. Ter se zazre v merilnik vrtljajev, na katerem igla počiva pri treh tisočkah. Številke se vzpenjajo do 15.000, ko se začne rdeče polje,

Ekipo, ki je sestavila tale motocikel, in tiste vodilne, ki so projekt komercialno odobrili, bi kazalo povabiti na pijačo. Botrovali so namreč silovito mamljivi igrački, ob kateri, če imate kaj asfaltne športnosti v sebi, vzvalovi kri.

To je igračka, s katero si je mogoče dati duška. Zasebno. Sam z motociklom, sam s cesto. Najraje na dirkališču. Tam je še najbolj varno.

Motocikel je športnik čez in čez. S sedežem za samo eno osebo. Torej se ve: nič kompromisov, nič stiskanja v dvoje.

Res je sicer, da je v vsem zas-

»GORE-TEX«

originalne motociklistične kombinezone z vgrajenimi ščitniki nudimo po izredno ugodni ceni.

Informacije:

(063) 713-233 do 19. ure

(063) 713-204 po 20. uri.

Tekst: Mitja Gustinčič
Foto: Igor Zaplatil

