

## Vozili smo: HONDA DIO

Plastika je sicer ekološko dvomljiv material. Toda po drugi strani je zelo hvaležna za vlivanje novih oblik, ki se jih domislijo oblikovalci. Danes je na skuterjih veliko plastike, ki omogoča zelo prožno prilagajanje ponudbe modnim muham in okusu kupcev. Razvoj kompletnega vozila zahteva kake dve leti časa. Preoblačenje in šminka – sta opravljena »čez noč«.



*Honda dio, predstavnik nove generacije skuterjev*

**S**kuter že dobri dve leti doživlja preporod, ki daje misliti, da so oblikovalci in izdelovalci sedli skupaj in se dogovorili kako v prihodnost. Kajti skorajda sočasno so trg preplavili med seboj malone podobni, po enotnem receptu ukrojeni skuterji. Večinoma sodijo v kategorijo, za katero ni potrebna

# DAME VOLIJO!

*Značilno za novo generacijo: prednji blatnik nadomešča kolo privihana školjka.*



*Zadek se končuje z veliko lučjo in nevsiljivim blatnikom*



registracija, ki dovoljuje vožnjo brez pravega voznškega dovoljenja.

Recept je zanimivo preprost: za osnovo cevna nosilna konstrukcija, ob kolo ali predenj pritaknjen 50-kubični motor z avtomatiko sklopke in menjalnika, nekaj športnost izžarevajočih detajlov, mehke in v plastiko vtisnjene obline, veliko nežnih, živahnih barv iz celotnega barvnega kroga.

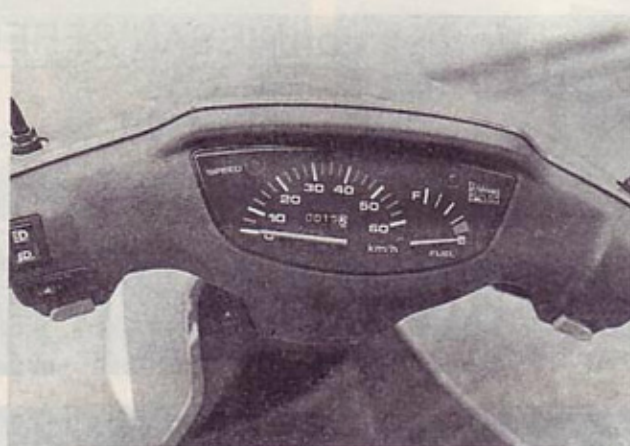
Kombinacija nosilne konstrukcije in plastične šminke omogoča nizke proizvodne stroške in preprost redesign. Mehkoba barv in oblin pa kliče po novem krogu kupcev v celotnem starostnem razponu. S poudarkom: »Dame volijo!«.

Honda dio je lep predstavnik nove generacije simpatičnih, uporabnih in cenovno zanimivih skuterjev. Daleč od nekdanjih meril, ko je bil skuter poceni, celo špartansko prevozno sredstvo. Honda je bila med prvimi, ki so realizirali skuter po novih merilih. Tu izstopajo visoka kakovost izdelave, lepo oblikovani detajli in bogata oprema, kar so bili v motociklizmu privilegiji od srednje kategorije navzgor.

Honda dio hipoma zbuži zanimanje, navduši. Školjka je lepo, mehko oblikovana, kot celota se vije iznad prvega nad zadnje kolo.

Z notranje strani je v celoti zaprta, z lepo obdelanimi stiki. Plastika ovija prednji ozek in širok v smerokaze raztegnjen žaromet, se priviha v spojlerček nad pregledno armaturno ploščo (v enen ohišju sta merilnik hitrosti s števcem prevoženih kilometrov, desno pa je vtisnjen merilnik količine goriva) in se končuje s priročno oblikovanimi stikali.

Notranji del školjke je uporabno izkoriščen, kajti pred vznikovimi koloni je vtisnjen dovolj globok, odprt predal. Od tu se obloga steke v narebrčeno preprogo in dviga k sedežu. Tu je pod zaklenjenim pokrovom vtisnjen čep posode za gorivo. Udoben in prostoren sedež je dvižen, opremljen s ključavnico. V votlini pod sedežem pa je dovolj prostora za odlaganje čelade in še za kopicico drobnarij povrh. Uporabno! Sedež se končuje z zelo vitkim prtljažnikom, ki je dovolj prostoren, da je nanj mogoče pripeti prtljažni kovček. Na skuterjih nove generacije je za manjšo prtljago res dobro poskrbljeno. Nosilna, povsem pogledom zakrita konstrukcija je kombinacija cevne in pločevinaste okvirja, ki je spredaj podprt s teleskopskimi vilicami motociklističnega tipa, zadaj



V brezhibno stikovano plastično školjko je vtisnjen pregleden merilnik hitrosti.

pa je motor hkrati tudi vzmetna roka, ki se opira na en blažilnik na levi strani motorja. Vzmetenje je dovolj kakovostno, da je vožnja s skuterjem primerno udobna. K udobju pripomore tudi avtomatika v motorju. Tu je avtomatika za dovod olja za mazanje motorja (rezervoarček je pod sedežem), avtomatska sklopka in avtomatski menjalnik.

Dvotaktni motor je opremljen z električnim zaganjačem, vžiga z lahkoto. Ušesom prijetno dene tiho delovanje motorja. Da se zaradi avtomatske sklopke in električnega zaganjača ne bi pripetilo, da bi ob previsokih vrtljajih skuter odpejal in presenetil voznika, je na levi zavorni ročici na krmilu mehanska varovalka, ki ob vžiganju blokira zadnjo zavoro.

Motor zmore moč 6,8 KM, kar v kombinaciji s 70 kilogrami teže skuterja zagotavlja iskrost potrebno za tekoče spremljanje prometa. Motor vleče tekoče, brez sunkov, kot bi ga poganjala elektrika. Honda dio je v osnovni izvedbi opremljena z bobnasto zavoro na prednjem in zadnjem kolesu, kar je dovolj uporabno, ni pa modno. Moda narekuje na prednjem kolesu hidravlično kolutno zavoro. Tako je opremljen skuter dio SR.

Mitja Gustinčič  
Foto: Igor Zaplatil

## Tehnični podatki

**Motor:** enovaljni - dvotaktni - zračno hlajen - ločeno mazanje motorja s pomočjo črpalke - prostornina 49 kubikov - največja moč motorja 6,8 KM pri 7000 vrtljajih/minuti - največji navor 7,3 Nm pri 6500 vrtljajih/minuti - avtomatska sklopka - avtomatski menjalnik - brezkontaktni elektronski vžig - električen zaganjač - akumulator 12V 4Ah.

**Okvir in vzmetenje:** jeklena cevna nosilna konstrukcija - spredaj teleskopske vilice - zadaj motor kot nihajna roka z enim blažilnikom - spredaj in zadaj bobnaste zavore - kolo spredaj in zadaj z gumo 3.00 - 10 42J.

**More in teža:** dolžina 1640 mm - medosna razdalja 1145 mm - širina 615 mm - višina 995 mm - teža 68 kg - posoda za gorivo 5 litrov.

**Cena:** 3.250 DEM (skupaj z dajatvami).

**Zastopa:** Mel Racing Shop, Ljubljanska 27, 68000 Novo mesto

# FAX

(061) 319-873

**Aprilia** sprejema naročila za dirkalne motocikle replika s 125- in 250-kubičnim motorjem. Model RSR 125 R razvija moč prek 41 KM pri 13.000 vrtljajih v minuti. Motocikel z dolgim seznamom nadomestnih delov stane 41.200 DEM. Model RSV 250 R razvija moč 85 KM pri 13.000 vrtljajih v minuti in stane 74.500 DEM.

**Bimota** je v iztekajočem se letu izdelala 100 motociklov furano. Nemška revija PS je modelu furano podelila naslov najboljšega športnega motocikla leta.

**BMW** odslužuje prihodnost skozi prototip sinteze avtomobila in motocikla z oznako C 1, ki ponuja možnosti individualnega transporta v mestnih conah, kjer je vožnja z avtomobili prepovedana. Skuterju podobno vozilo s streho, avtomobilskim sedežem in okvirjem, ki zagotavlja varnost potnika ob trčenju, združuje v sebi dimenzije in nizko stopnjo onesnaževanja okolja ter udobje in varnost avtomobila.

**KTM** zaposluje 198 delavcev in zmore izdelati med 8000 in 8500 motociklov na leto. Kar 75 odstotkov proizvodnje odpade na motocikle za enduro. Tako KTM tudi daje v sezoni '93 prednost enduro tekmovanjem. Organizacijo ima v rokah Heinz Kinigadner.

**Suzuki:** v proizvodnji agregatov za motocikle je zaposlenih 1500 delavcev, v obratih za montažo motociklov pa 1300 delavcev.

**Vittorazi** Racing iz Italije ponuja 14 izvedb mikro replik 125-, 250- in 500-kubičnih GP motociklov. Osnova je 39-kubični agregat, ki zmore 3,4,5 ali 6 KM. Tovrstni motocikli so postali modni krik, igračka za prosti čas.

**Zavore:** Dirkalniki razreda superbike so serijsko proizvodnjo motociklov obogatili s šestbatnimi zavornimi čeljustmi za prednjo zavoro; yamaha GTS 1000, yamaha YZF 750 R/SP, suzuki GSX-R 1100.

