

**Štirivaljnik z valji na V popolnoma započenje mesto pod posodo za gorivo in navdušuje z masivnostjo. Prednja koluta sta odlična, zadnji buben pa ni najboljši**

(MIG) – Gibanja na motocikličnem trgu kažejo, da se proizvajalci in kupci vse manj ogrevajo za najtežji razred motociklov in da se vračajo v območje 750 kubikov. Ta razred je bil začetnik velikega booma motociklov in se danes velja za optimalnega.

Japonske tovarne se vse bolj obračajo k motorju s štirimi na V postavljenimi valji. Tudi v tej tehnološki tekmi jo bili Honda prva, ki je predstavil motocikel nove smerni in si tako pridobil spet nekaj točk na prodajni lestevki. Kajti motocikel, imenovan VF 750 S, je res nekaj novega in, kot je za Honda značilno, tudi prefinjenega.

## Tehnični podatki

**Motor** Štiritaktni štirivaljnik z valji na V pod 90°, vodno hlajenje, vrtina X gib 70×48,6 mm, prostornina 748 ccm, moc 60,2 kW pri 9500/min, vžig elektronski, uplinjavač e 32 mm.

**Zavore:** dva kolata sprej-  
daj, zadaj buben. **Gume** tu-  
beless, spredaj 110/90 V 18,  
zadaj 130/90 V 17.

**Dolžina** motocikla 2230  
mm, **širina** 770 mm, **višina**  
1160 mm, **višina sedeža** od  
tal 780 mm, prostornina re-  
zervoarja 18 litrov. **Teža**  
praznega motocikla 220 kg.

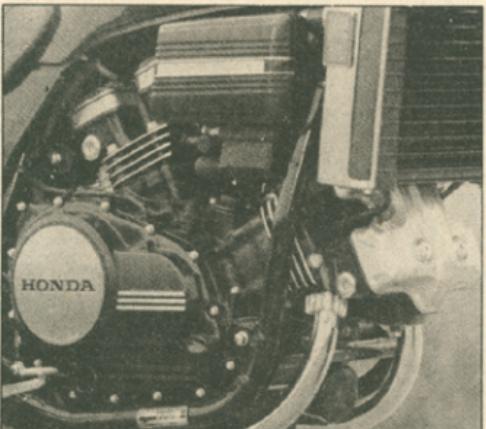
## Honda VF 750 S

# Nova pot

**Honda je štiri valje v vrsti zamenjala s štirimi postavljenimi na V – VF 750 S streže z odličnimi vozniimi lastnostmi**

Oblikovalci so tudi pri tem motociklu imeli srečno roko. Začrtali so linije, ki s časom postajajo vse pritegnješče. Motociklu so namenili

nekaj ameriško obarvanih stilov. Pa tudi zasnova sama je nekako vmes med turističnim in custom motociklom.



**Zračni filter je med paroma valjev. Macje oka na boku hladilnika kaže, da so se pri Honda lotili vseh detailov**

Svede najprej pada v ekso motor. Kajti svet se je tako privadil štirim valjem v vrsti, da je »starinski« V razpored valjev pravi šok. Tak razpored valjev je omogočil, da je motocikel vitek. Motor ima valje pod kotom 90°, po dve odmični gredi na par valjev krmilnih verig. Vsak valj ima po štiri ventile, uplinja pa so štirje podstični ø 32 mm, povezani v baterijo, ki jo povezuje zračni filter vgrajen na sredini med obema paroma valjev.

Sklopka je večalmalna v oljni kopeli, odlikuje pa se s hidravličnim krmiljenjem, ki so ga prvi uvedli italijani pri Laverdi in Ducati. Menjalnik je petstopenjski, prenos moči na zadnje kolo opravlja kadrin. Posebnost menjalnika je varčna prestava, ki jo prav tako vključuje nožni vzdvod.

Okvir, je klasičen, to je dvojen cevni. Zadaj je opri na sedež že serijski Pro Link z nekoliko spremenjenim in na novo dimenzioniranim mehanizmom. Spredaj pa skrbi za vzmetenje oljno pnevmatska vilica z možnostjo nastavljanja blažilnega učinkra ter anti-dive sistemom, vgrajenim na levem kraku.

Oprema zaslubi oceno deset. Kajti na motocikel je opremil z merilnikom količine goriva, termometrom hladilne tekočine, gvarčno uro, dnevnim števcem kilometrov. Ti instrumenti so vgrajeni in v armaturni plôšči z leve in desne strani že običajno merilnika hitrosti in merilnika vrtljejcev. Blok pa dopoljuje še kopica lučk ter display, ki spreminja stanje motorja. Svede na kaže izpustiti tudi elektronike vodene varnostne naprave, ki morebitnemu znikavemu zagotovo zagreni življeno. Upajmo, da ne tudi lastniki ...

Motocikel je tako začnoven, da je vozniku usiljena pokončna, mirna vožnja primerna drža. Pohvalen je sedež, ki je primerno dimenzioniran ter nizko od tal, kar je vsekakor »božji dar« nižje raščlenim voznikom. Druga plat medjetje pa je podatek o teži. »Suh« motocikel je težak 220 kg!

Pri metri vožnje že kažejo na lahketen motocikel, ki se dobro obnese tudi pri vožnji v mestni gneždi. To je pripisati nizkemu težnišču ter zadetemu predelu prednjega koloda. Tudi udobje je na primerni ravni, če odstojete neprizanjnosti pri hitri vožnji po avtocesti, čemur je kriva pokončna drža voznika. Udobje priporomore tudi prek elastičnih blokov vpet motor, tako da voznik ne čuti pravnih vibracij.

Motor se vrti do 10.000 vrtljev, moč 60,2 kW (83 KM) pa doseže pri 500 vrtljajih/min. Moči je dovolj, da doseže motocikel prek 200 km na uro.