

Honda VT 500 E

# Generacija V motorjev

**Motocikel je zamenjal model CX – Odlikuje se z enostavnostjo ter kompaktnostjo**

Motocikel VT 500 E je Honda predstavila javnosti lansko leto na salonu motociklov v Kölnu. Lahko rečemo, da je motocikel ostal v senci modelov VF 400 ter 750 F, ki sta predstavljala športno novost japonske hiše.

Kljub temu pa motocikel ni ostal neopažen. Ponuja je novo tehniko, precej enostavnosti in ne nazadnje – izrinil je model CX, ki je preskočil v višji, 650 kubni razred.

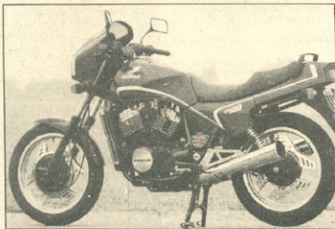
Najopaznejši pri novi hondi je prav motor. To je štiritaktni dvovaljni na V, z valji, razmaknjenimi za 52 stopinj – v stilu angleškega vincenta. Motor ima po eno odmično gred v glavi motorja, ki jo krmili veriga. Motor diha enako kot modela CB 250/450 – prek treh ventilov: dveh izpušnih in enega sesalnega. Z gorivom motor napaja baterija Keihin podtlučnih uplinjačev Ø 32 mm. Uplinjača sta vgrajena na sredo med oba valja.

Druga posebnost Hondinega V motorja pa je vodno hlajenje motorja. Vodni hladilnik je vgrajen pred prednjim valjem. Opremljen pa je tudi z električnim ventilatorjem, ki se avtomatsko vključuje takoj, ko hladilna tekočina dosegne kritično mejo.

Prenos moči na zadnje kolo je izveden preko šeststopenjskega menjalnika ter kardanske gredi.

Motor je vpet v klasičen dvojni cevni okvir, ki je z desne strani razstavljen – tako, da je lažji pristop k motorju, kadar so potrebna obširnejša popravila.

Spredaj je motocikel odprt na oljnopremvatsko vilico s kraki Ø 37 mm. Tu je Honda storila ko-



*Honda VT 500 E – mehko prelivajoče se oblike, precej enostavnih tehničnih prijemov*

rak nazaj, saj vilica nima ne kompenzacijske povezave med krakoma vilice (napolnjenima s plinom do pritiska 0,4 kg/cm<sup>2</sup>), ne anti drive sistema – ti dodatki se namreč v poltirskega razredu že postali vsakdanjost.

Prav tako je veljalo razočaranje zadnjemu vzmetenju, ki mu funkcionalnosti sicer ne kaže očitati, je pa za časom. Kajti Honda je posegla po klasičnem vzmetenju z dvema blažilnikoma, ki predstavlja tudi cenejšo izvedbo – pa motocikel le ni nič cenejši od napredneje (mono) vzmetene konkurence.

Tudi pri zavorah je bilo nekaj negotovanja – predvsem v zvezi s ceno motocikla. Zadaj so mu

namenili enostaven 140 mm boben, spredaj pa je Hondina pogruntavščina – v ohišje zaprt enojni kolut z zavorno čeljustjo z dvema zavornima batoma. Čeprav Honda zatrjuje, da je »in-board« sistem boljši, ker nudi kolutu zaščito in hkrati ustvarja dovolj pretoka tudi za hlajenje, pa je prav slednje ustvarjalo nekaj težav – v izjemnih razmerah se prične kolut pregrevati. S tem pa se daljšajo tudi zavorne poti.

Tudi na oko je motocikel dokaj samosvoj, pa čeprav sodobnih, mehko prelivajočih se oblik. Rezervoar je oblikovan tako, da nudi obilo prostora voznikovim kolonom. Voznik je zadovoljiv z naravnim položajem na motociklu, saj motor zaradi V zasno-

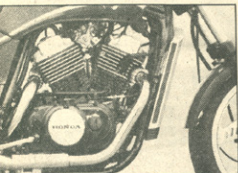
zajema izredno malo prostora in tako ne sili v položaj z razprtimi koleni. Tudi krmilo je naravno k udobju.

Motocikel je dokaj lahkoten za upravljanje. To gre predvsem na račun skromnih dimenzij in teže, ki ne presega 177 kilogramov. Zamera pa velja geometriji okvira, saj ima prednje kolo predek 125 mm, kar je za medosno razdaljo 1480 mm precej. Tako je motocikel v zaporednih, ostrih počasnih ovinkih prede trde. Je pa zato pri največjih hitrostih in v hitrih dolgih ovinkih stabilen in miren.

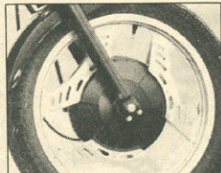
Dvovaljni s petdesetimi konji pri 9000 vrtljajih je izredno prežen saj prične močno posepevati že od 2000 vrtljajev navzgor. Pravi sunek pa nastopi pri treh tisočakah ter mehko raste do številke 5000, ko motor poskoči vse do režima največje moči. Presenetljiva je tudi mehka sklopka, kombinirana z odlično stopnjevanjem, čeprav ne najtobnejšim, menjalnikom.

Zavorni sistem se je izkazal zadovoljivo, čeprav moti pregrevanje prednjega zavornega koluta – v izjemnih razmerah postajajo zavorne poti vse daljše, pa tudi pritisk na zavorno ročico zahteva več moči.

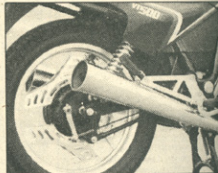
Zmogljivosti so za sedaj še bolj nepoznana plat tega motocikla, ki se je pričel na trgu komaj dobro uveljavljati. Zaresni preizkusi šele prihajajo na vrsto.



*V motor predstavlja novo generacijo Hondinih motorjev*



*V ohišje zaprt zavorni kolut je zavarovan pred poškodbami, se pa pregreva*



*Zadek – bobnasta zavora, dve izpušni cevi, klasično vzmetenje*