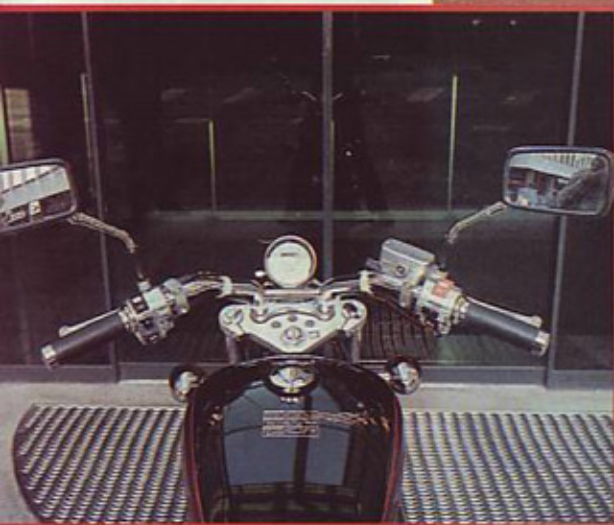


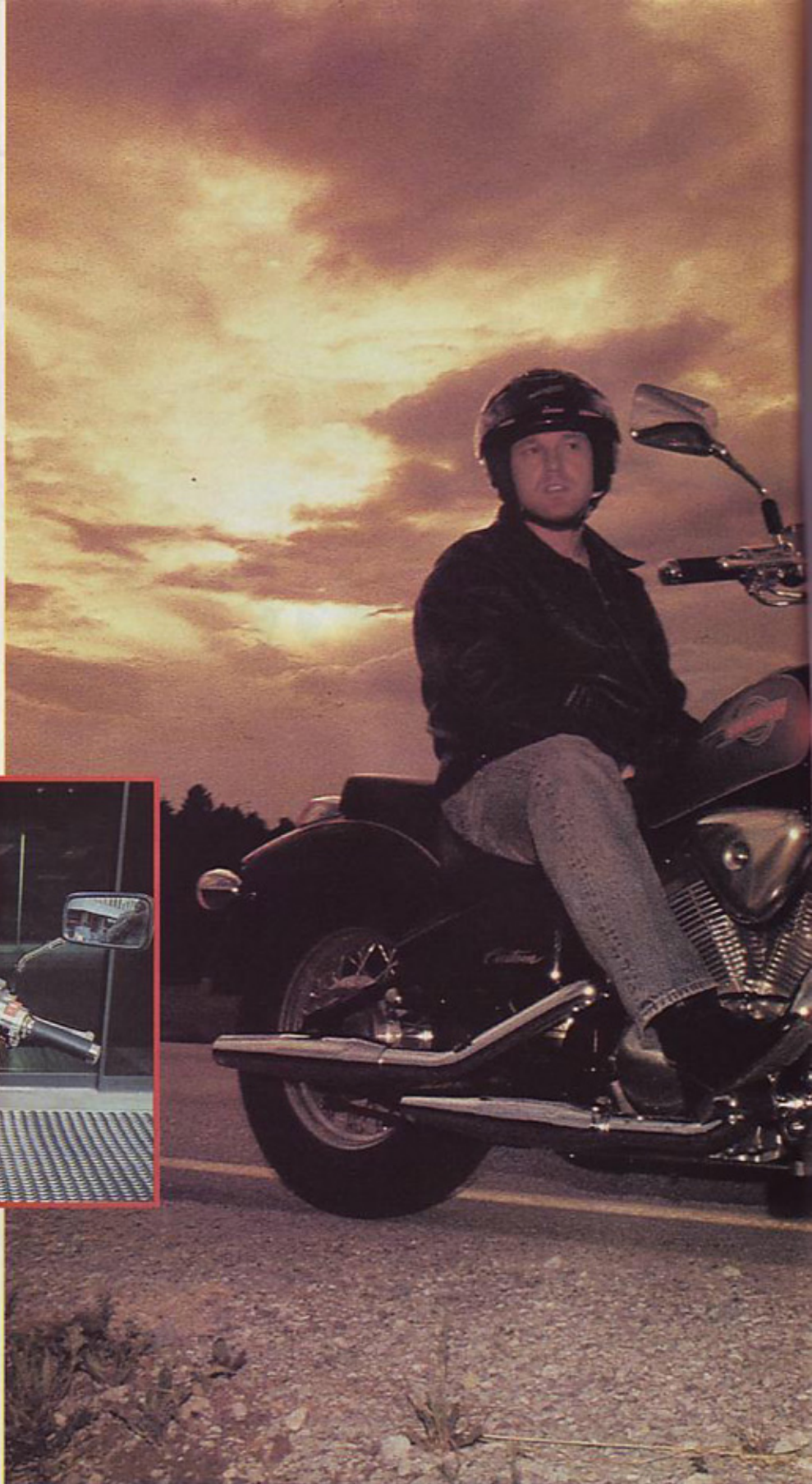
Test

HONDA  
VT 600 C -  
SHADOW

V  
JE  
»IN«



Motor oblike V, namreč. Lahko pa V pomeni tudi kaj drugega. Vibracije, na primer. Vsaj meni niso bile te nikoli preveč všeč. Bile! Ta »custom« jih odlično brzda, tako da jih ni ne preveč ne premalo. Pozitivne vibracije torej so, tudi pri motociklih.



Ko se govori o chopperjih, se najpogosteje vse, kar ni Harley, označuje zgolj za bolj ali manj uspešen poskus posnemanja. Krivično početje. Pravi harleyjevci se sklicujejo na dušo, ki da je drugi chopperji nimajo. Pečat Harleja v tej motociklistični veji je seveda neizbrisen. Vendar pa je duša precej relativen pojem. Že dolgo to niso le motocikli, saj nosijo v sebi veliko več, pomenijo življenjski slog, posebno filozofijo in danes seveda tudi modo. Pri Hondi so se s projektom VT ukvarjali že pred desetletjem in imeli v začetku nemalo težav. Zgrešili so bistvo. Umirili so vibracije agregata, ga bolje uravnovežili in precej utišali. Rezultat je bil, gledano skozi prodajo, porazen. Vendar japonskih konstruktorjev ne gre premočno obsoditi. Izhajali so iz klasičnih motociklističnih želja, ki so jih pri drugih, predvsem cestnih športnikih, že takrat dobro izpolnjevali. Japonska sposobnost za razumevanje tujega pa je znana. Še posebej izrazita postane, ko gre za prodajo. Tako so chopperji VT kmalu začeli dobivati ob pravi obliki tudi pravo dušo.

Agregat, ki ga VT 600 C nosi,



je zdaj prav to, kar mora biti. V kromu svetleča se valja, postavljena v V pod kotom 52 stopinj, zbudjata spoštovanje. Optično ju poveča tudi precej velik, a spretno oblikovan zračni filter, nameščen med njima na levi strani motocikla. Za tisto pravo čutenje dvovaljnika v rokah in nogah so poskrbeli z elastičnim vpetjem agregata v okvir, ki vibracije duši ravno prav. Valja nosita v glavi tri ventile, gnane z eno odmično gredjo. Gorivo sesata dva uplinjača tipa CV in premera štiriintriideset milimetrov. Iz valjev sta lično izpeljani na desno stran motocikla tudi dolgi kromirani izpušni cevi.

Spredaj je na dvojni cevni okvir



pritrjen tekočinski hladilnik, ki pa ga, če je motocikel črne barve, skorajda ne opazimo. Kjer je bilo mogoče, so cevi okvirja prekrili s plastiko in tako na nekaterih mestih - najbolj je to opazno pri glavi okvirja in pod prednjim sedežem - dele naredili bogatejše, predvsem pa so jih oblikovalsko lepše zaključili. Cevi se še najbolj pokažejo na zadnji nihajni roki, kjer se zdi, kot bi nekaj manjkalo. Nikjer namreč ni videti mono blažilnika, ki je precej globoko in dobro skrit očem. Zdi pa se mi, da bi honda VT 600 C bolj pristajala dva klasična, v krom odeva blažilnika. Kot pri modelu VT 1100 C na primer.

Sicer pa v celoti reši zadnji del guma, ki meri 170/80-15. Na njej se ustavi malone vsak pogled. S klasično choppersko precej naprej postavljenim prednjim kolesom in nizko točko sedenja ponuja ta okvir odlično stabilnost in lahko vodljivost. Prav občutek udobnosti in enostavnosti je prvo, kar ponudi VT 600 C, ko sedeš v široki sedež. Lega rok na krmilu je naravna in povsem neutrujajoča. Krmilo z zmerno privzdignjenimi širokimi kraki deluje kar nekoliko nostalgичno, saj spominja na ameriške chopperje iz šestdesetih let. Stikala na krmilu, nič presenetljivega in čisto po Hondino preprosta, so lična in izjemno funkcionalna. In v tem primeru popolnoma v kromu.

Obrnem kontaktni ključ, ki je tam, kjer mora biti: na desni strani

#### Vse, kar danes potrebuješ, je veliki V



pod sedežem. Pritisnem stikalo za zagon in »najnaj« pesem se začne. Motor se tudi hladi v trenutku odzove in teče - s chopperskimi merili gledano - precej mirno in ne preveč glasno. Ravno prav.

Vzbudi pozornost vseh, a ne razgraja. In to je bistvo filozofije honda VT 600 C. Vzign in speljevanje potolažita še tako zahtevno choppersko dušo. Med vožnjo se to samo še potrjuje. In tu se začne zgodba o duši. Agregat je cepljen proti agresivnosti in takih voznških zahtev tudi ni pripravljen izpolnjevati. Prestavna razmerja so dolga, menjalnik pa štiristopenjski. Se vam zdi malo? Ja, saj je, če ne razumete filozofije. Tudi sam je v začetku nisem najbolje in me je dejstvo, da ne morem pretakniti še v peto prestavo in bolj potegniti, močno motilo.

Bolj potegniti?

Zakaj?

V Združene države, kamor se VT 600 C shadow prav lepo poda, se »bolj potegniti« piše s toliko ničlami (in sicer dolarskimi), da tega ne počne praktično nihče. Za uživanje v dovoljenih hitrostnih mejah pa je štiristopenjski menjalnik več kot dovolj, saj se merilnik hitrosti ustavi pri 152 kilometrih na uro. Na golem chopperju brez prednjega ščitnika iz pleksija, pa postane tudi ta, razmeroma majhna končna hitrost zaradi močnega vetra naravnost v obraz kmalu previsoka. Potovalna hitrost

## Tehnični podatki



**Motor:** dvovaljni - štiritaktni - tekočinsko hlajeni - ena odmična gred v glavi - po trije ventili na valji - vrtina in gib 75 x 66 mm - prostornina 583 kubikov - kompresija 9,2 : 1 - največja moč 28,6 kW (39 KM) pri 6.500/min - največji navor 48 Nm pri 3.500/min - uplinjač 2 x tip CV 34 mm - elektronika CDI - dinamo 310 W - akumulator 12V/8Ah

**Prenos moči:** zobniški primarni prenos - večploščna sklopka v oljni kopeli - štiristopenjski menjalnik, razmerja: I, 2,571, II, 1,700, III, 1,227, IV, 0,931, končno prestavno razmerje 2,750

**Okvir:** dvojni cevni jeklen - medosna razdalja 1600 mm - kot glave okvirja 35 stopinj - predtek 165 mm

**Vzmetenje:** spredaj oljno vzmetne teleskopske vilice s kraki premera 39 mm, hod 146 mm - zadaj nihajne vilice s centralnim blažilnikom, hod 90 mm

**Kolesa in gume:** spredaj kolo 3,00 x 19 z gumo 100/90-19 - zadaj kolo 3,50 x 15 z gumo 170/80-15

**Zavore:** spredaj kolot premera 296 mm s dvoblatno čeljustjo znamke nissin - zadaj boben premera 160 mm

**Mere in teža:** dolžina 2355 mm - širina 760 mm - višina 1125 mm - višina sedeža od tal 690 mm - najmanjša razdalja od tal 140 mm - posoda za gorivo 11 litrov - teža (suha) 199 kg

**Cena:** DEM 9.085 + 42 % dajatev

### Naše meritve

**Teža za vožnjo pripravljenega motocikla** 223 kg

**Poraba goriva** 6,5 l/100 km

**testno povprečje** 152 km/h

**Največja hitrost** 152 km/h

### Cene nadomestnih delov:

cenik nadomestnih delov ob zaključku redakcije še ni bil izoblikovan.

**Zastopnik:** AS Domžale, Ljubljanska cesta 1, Domžale.

tako hitro pade na naših zakonsko omejenih 120 kilometrov na uro. Če mislite, da se pri tej hitrosti ne da uživati, se motite. Z dodatkom seveda, med nogami morate imeti chopper. Glavni adut, ki ga honda VT 600 C shadow skriva, pa je seveda odličen navor: dolga prva prestava in dovolj moči, ki se v vseh območjih motornih vrtljajev enakomerno porazdeljuje med vsemi prestavnimi razmerji. Zato je motocikel na cesti izjemno prožen in nezahteven. V četrti prestavi lepo vleče od približno šestdeset kilometrov na uro naprej, zato pretikanje iz višje v nižjo prestavo pri hitreje voženih ovinkih vzbuja le nepotrebno živčnost. Prav uživaško

pa mu godijo dolgi, tudi hitreje voženi zaporedni ovinki.

Honda VT 600 C je predstavnik nove generacije chopperjev. Nova ni oblika, pa tudi po tehnični plati je ohranjenega veliko že dolgo znanega. Tu sprememb tudi ne sme biti. Ko govorimo o chopperjih, se vsako oddaljevanje od teh zakonov kaznuje s slabo prodajo. Drugačna pa je danes filozofija. Chopperjev ne vozijo več grdi, umazani in zli, kot nekoč. Honda VT 600 C je motocikel za lepe, čiste in uspešne.

ANDREJ BRGLEZ  
Foto: TOMI LOMBAR