



*Isprobali smo Hondin fun bike u svim uvjetima, pa čak i tamo gdje mu nikako nije mjesto - na natjecateljskoj stazi. Ludo smo se zabavljali prilikom obavljanja zadataka u gradu, no izlaskom iz grada došlo je prvo razočaranje. Osjetan manjak snage mu nikada nismo oprostili, osobito kada znamo da za taj iznos konkurentna Yamaha XT nudi čak 30% više konja. Ipak, Hondin FMX obožavat će svakim kilometrom nezahjevni korisnici i početnici kojima je namijenjen. Ovjes i kočnice su mu na razini velike Honde, a u vožnji je lagan i odlično uravnotežen*

CIJENA  
**54.000 kn**

Već izgledom  
FMX 650 daje  
naslutiti koliko  
zabave može  
pružiti



## [ Honda FMX 650 ]

PIŠE:  
MARKO  
GUZINA

FOTO:  
ŽELJKO  
PUŠČENIK,  
IGOR KREČ

Iako je FMX japanski motocikl, ne možemo, a da ne spomenemo Francusku. Ta zemlja u srcu Europe motoristima vjerojatno nije posebno poznata po izumima, ali osim giljotine i pljesnivog sira izmislili su još nešto. Naime, supermoto ili na Francuskom "supermotard" je klasa osmišljena upravo u zemlji žabljih krakova i češnjaka. Radi se o jedinoj istinskoj novosti u svijetu motocikala već poduže vrijeme unazad, a možemo primijetiti da uzima sve više maha i nas jako veseli. Danas više nisu u pitanju samo supermoto motocikli, već govorimo i o funbike modelima pa u tu, funbike kategoriju spada i predmet ovog testa, Honda FMX 650.

Iako zbog pogonskog agregata djeluje kao da se radi o preradi na osnovi poznatog Dominatora, FMX je posve novi model. I sam Dominator je bio često preradivan u supermoto upravo zbog pouzdanog agregata u kojem se kriju rezerve snage do kojih je lako doći. Rekli bismo da je "provjereni" agregat iz Dominatora ugrađen u novi okvir sa suvremenom ciklistikom. U Dominatoru je taj motor razvijao i nekoliko konjskih snaga vi-

še, ali zbog svoje vremenske konstrukcije morao je negdje platiti danak kako bi udovoljio strogim normama o ispušnim plinovima. I prilično veliku potrošnju od 7 litara ćemo pripisati kojekakvim cjevčicama, filtrima i preljevnim posudama oko rasplinjača koje se brinu da u atmosferu ne pobjegne koji gram ugljikovog dioksida previše. S obzirom na količine zabave koje pruža ovaj motocikl, niti potrošnja nas ne bi zabrinjavala da metalni spremnik goriva nema kapacitet od samo 11 litara. To u praksi znači da ćete moći prijeći malo više od 100 kilometara prije nego vas naglo gašenje motora upozori da je vrijeme za prebacivanje na rezervu. Kako FMX ne raspolaže nikakvom pokazivačem količine goriva niti lampicom, malo nas smeta način na koji se agregat odjednom ugasi, bez i najmanjeg upozorenja. Ovakav zastarjeli način upozoravanja mogao bi vas zateći na pola puta baš kada pretječete kamion s prikolicom ili u tunelu na putu prema moru.

Položaj vozača je u skladu sa supermoto filozofijom, uspravan i odličan. Vozač ima upravo idealan položaj da u svakom trenutku napadne zavoj, bilo pravokutan ili malo

# Ljepotan slabog srca

duži. Tu mu pomaže odličan široki upravljač, proizvod poznate tvrtke Renthal. Prekidači su kvalitetni, a ulogu prekidača za svjetla, koja se sada pale automatski, preuzeo je prekidač za sva četiri žmigavca. Ostale komande su intuitivne i ne predstavljaju nikakav pomak od uobičajenog. Kratak pritisak na tipku elektropokretača probuditi će zrakom hlađeni agregat, a ako je isti hladan, trebat će pomaknuti i polugicu čoka koja je smještena iznad ručice spojke. Već nakon kratkog zagrijavanja motor će se veselo drmuckati u očekivanju da na njega sjednete i zajedno se upustite u nestašlike. Prilično razočaranje se nalazi iza male ne vjetrobranske maske u koju je uklopljeno prednje svjetlo. Naime, instrumenti (ako ih tako možemo nazvati) se svode na jedan instrument i tri kontrolne žaruljice. Danas i najjeftiniji kineski proizvodi imaju ljepšu i sadržajnije komponentu. Brzinomjer kvadratičnog oblika mogli bismo još svrstati u "retro" stil, a teško bi bilo i očekivati manje nego ukupni i brojač pređenih kilometara. Daleko je to od LCD displeja koji nudi darežljiva konkurencija. Ako upalite pokazivače smjera i dugo svjetlo, o tome će vas obavijestiti kontrolne žaruljice, kao i o tome da



**Kombinacija boja naglašava dinamičan oblik**

je mjenjač u praznom hodu. Kontakt bravica također nije najsretnije rješenje jer se nalazi prilično duboko između mosta upravljača i kućišta instrumenata, pa malo više mjesta ne bi škodilo. Veliki plus možemo dati retrovizorima, koji su vrlo pregledni jer su smješteni široko na upravljaču i nisu pretjerano podložni vibracijama.

Dvobojno sjedalo je prilično široko i udobno, a i suvozač će imati dovoljno prostora. Nepostojanje ozbiljne ručke za suputnika doprinosi čistoći linija motocikla, a i suvozač(ica) će se morati čvrsto držati za vas. Oslonci za noge su pozicionirani tako da ni ti viši vozači ne moraju biti skvrčeni, a opet,

neće baš lako zastrugati po podlozi.

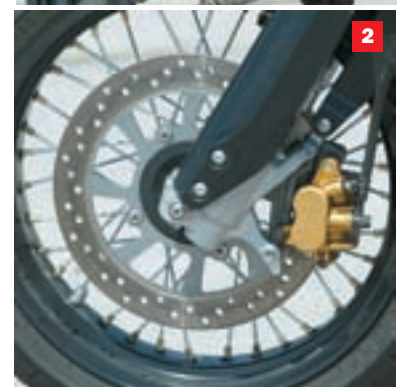
Široko smješteni ispušni lonci zahtijevat će privikavanje ako ih ne želite baš svaki puta udariti nogom prilikom penjanja i silaska sa FMX-a. To je mala cijena za doista lijep i moderan izgled stražnjeg kraja, koji osim ispuha krasi i pokazivači smjera s prozirnim lećama, te stop svjetlo napravljeno LED tehnologijom. Zvuk koji dopire iz ispušnog sustava svakako nije tipična tutnjava jednocilindraša, pošto od jedne Honde i očekujemo da bude barem malo ugađena. No, nešto više buke ne bi bilo na odmet. Svaki vlasnik FMX-a će sam najbolje odrediti treba li ili ne ugraditi otvoreniji ispuh ili ne. Mora-

**FMX nije stranac niti na stazi, ali tu se doista osjeća manjak snage**

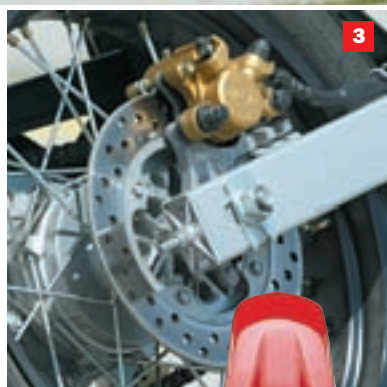




1



2



3



Na ovakvu zabavu mislimo kada kažemo "Funbike"

**(1)** Iako raspolaže dobrim zakretnim momentom, agregatu nedostaje snage  
**(2)** Prednja kočnica zadovoljava  
**(3)** Stražnja kočnica se lako dozira

mo spomenuti i to da je FMX nešto manji model nego konkurentni fun bikeovi, što je od velike pomoći onima koji su niži stasom, pripadnicama ljepšeg spola i početnicima.

Odmah moramo preciznije reći koliko od FMX-a možete očekivati. Ako je netko, recimo, sklon ekstremnim sportovima, u šahu se vjerojatno neće snaći niti će mu biti zabavno, tako i FMX ima prilično usku specijalizaciju. Sjednite na njega i svaka gradska prometnica zakrčena automobilima za vas će postati staza za ocjensko-spretnosnu vožnju. U takvoj situaciji će Hondin funbike na lice vozača izmamiti osmijeh, a krv obogatiti adrenalinom. Prilikom gradske vožnje snaga agregata nadoknađena je zadovoljavajućim zakretnim momentom, a dobro proračunati mjenjač će doći na svoje.

Kočenje sprijeda je povjereno jednom disku promjera 296 mm, na koji pritišću dva klipčića u odavno poznatim Nissin kočionim klještima. Ne radi se ni o kakvoj ekstravaganciji, iako su kočiona klijesta pričvršćena na nešto što iz daleka podsjeća na radialni prihvat. Kočenje je glavna preokupacija i zadnjeg diska promjera 220 mm s jednoklipnim klještima, a te dvije kočnice u kombinaciji ostavljaju dobar dojam. Kada god vam zatreba, moći ćete proklizati stražnjim kotačem ili se prilikom zaustavljanja dići na prednji kotač, a upravo to i očekujemo od jednog funbike-a.



Pomoću širokog upravljača FMX je lako spuštati u nagib





1

Blok i cilindar motora obojen je u crno



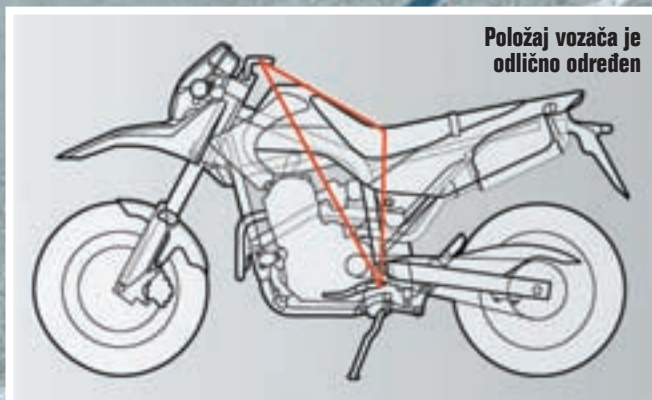
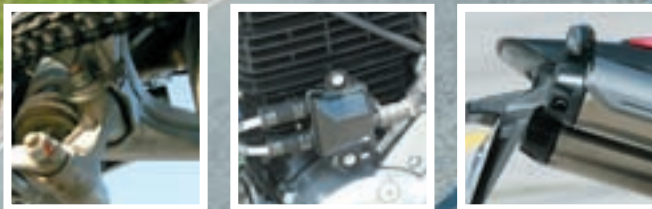
Za postizanje krajnje brzine potrebno je sakriti se iza male maskice



Ono bez čega je teško zamisliti jedan motocikl ove klase svakako su 17 colni žbicački naplatci koji su u skladu sa trendovima crne boje i proizvod su tvrtke Excel. Na njih su ugrađene gume dimenzija 120/70 sprijeda i pomalo uskih 150/60 straga. Gledano iz profila, uska stražnja guma ne dolazi toliko do izražaja, no gledano straga, ispod široko postavljenih ispuha stvarno se doima maleno. U vožnji to ne predstavlja



Instrumenti djeluju kao scenografija iz starog filma



Položaj vozača je odlično određen



Na FMX-u nikad dosta vratolomija

manu, ali vizualno odmaže inače vrlo lijepom i atraktivnom motociklu.

Okvir koji povezuje sve ove komponente u cjelinu je, kako smo rekli, posve nov. Radi se o čeličnoj konstrukciji pod nazivom "Mono-Backbone" koja objedinjuje neka rješenja videna na modelu Hornet s tipično "enduraškim" korištenjem okvira kao spremnika za ulje. Takav okvir u stopu prati kvalitetnu, iako umjerenu ciklistiku i osigurava krutost potrebnu za sigurnost u vožnji.

Sigurnosti u vožnji doprinosi upside-down prednja vilica promjera 45 mm, hoda 218 mm, dok klasična stražnja vilica s monoamortizerom i hodom 186 mm svoj posao obavlja zadovoljavajuće. Opet tipično za klasu, stražnji kraj je lako zabaciti koristeći se kočnicom prilikom naginjanja. Jedina kriza nastaje kada se treba zakočiti u brzom zavoju, jer tada mekani ovjes počinje širiti putanju. Kako se radi o situaciji koju se uglavnom može izbjeći i ovjesu drugačije namjene, ovo je više upozorenje nego kritika. Iako mekan, ovjes će pružiti užitak i na stazi, jasno, čim zavojitijoj, to bolje. Tajna je u tome da je on odlično izbalansiran, odnosno prednji i stražnji ovjes su odlično usklađeni.

Zaštita od vjetera (koja u ovoj klasi gotovo da i ne postoji) ipak djeluje do približno 100 km/h, a to je i onako optimalna brzina za FMX. Već ćete se prilikom putovanja bržom otvorenom cestom s čežnjom prisjećati ur-

banih gužvi, dok će izlazak na autoput učiniti da užitak posve zaboravite. Koliko god široki hvat na upravljaču i uspravan položaj pogoduju upravljivosti i okretnosti, toliko, pa i više, odmažu na brzim dionicama. FMX će lako doći do brzine od 120 km/h i nastaviti trunku slabijim ritmom do 140 km/h. Sve brzine preko toga iziskivat će od vozača da se pokuša sakriti iza malene maskice i čim više smanji otpor zraka. Ako se uspijete dovoljno sagnuti i vjetar je povoljan, pojurit ćete skoro 160 km/h. Agregat, iako slab kad želite maksimum, ima sasvim dovoljno snage za svaku namjenu. On je vrlo linearan u svom karakteru i može zadovoljiti veliku većinu korisnika.

Ukupna kvaliteta i kvaliteta izrade je još nešto što očekujemo od Honde, pa na tom planu niti FMX nije podbacio. Izgledom atraktivan motocikl nudi se u dvije kombinacije boja, s uvijek prisutnom crnom i izborom između crvenih ili sivih detalja.

Sve u svemu, FMX 650 je još jedan motocikl koji treba gledati u kontekstu u kojem je zamišljen. Kako je prošao u usporedbi sa konkurencijom možete pročitati u usporednom testu u idućem broju Moto Pulsa. Do tada spomenimo samo cijenu. Visoka početna cijena od 58.000 kn sada je konačno akcijski spuštena na 54.000 kn, koliko i stoji Aprilijin Pegaso i Yamahin XT. No, oni još uvijek nude za tu svotu 30% više snage ili punih 12 KS. ■

#### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> jednocilindrični, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 100 x 82 mm
<b>Obujam:</b> 644 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 8,3:1
<b>Razvod:</b> 1 bregasta osovinica i 4 ventila po cilindru
<b>Hlađenje:</b> zračno
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> rasplinjač
<b>Spojka:</b> s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
<b>Mjenjač:</b> 5 brzina
<b>Okvir:</b> čelični "Mono-Backbone"
<b>Ovjes:</b> upside-down vilica s cijevima promjera 45 mm, hoda 218 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 186 mm
<b>Gume:</b> prednja 120/70-17, stražnja 150/60-17
<b>Kočnice:</b> naprijed disk promjera 296 mm i kočione čeljusti sa 2 klipčića, straga disk od 220 mm
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.151, širina 823, visina sjedala 875, osoviniski razmak 1.490 mm, težina 163 kg,
<b>Deklarirano:</b> snaga - 38 ks (27,7 kW) - 5.750 okr/min, max. okr. moment - 5,23 kgm (52,3 Nm) pri 4.500 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 11 l
<b>Max. brzina:</b> 157 km/h

**+** upravljivost, kvaliteta izrade, dizajn, pogled u retrovizorima

**-** snaga, zastario agregat, potrošnja, malen spremnik, instrumenti, sistem rezerve