



Kineski proizvođač Skyteam odnedavno na našem tržištu nudi niz simpatičnih proizvoda nadahnutih japanskim mini motociklima iz 70-tih i 80-tih godina prošloga stoljeća. I dok je jedan od njih gotovo egzaktna replika nekada vrlo popularne Honde Dax, drugi je uradak svoje nadahnuće našao u Hondi Monkey ZB 50, iako ga pogoni snažniji agregat od onoga koji je bio u originalu

Za ona dobra, dobra, dobra stara vremena

PIŠE: **KREŠIMIR PRAŠNIČKI**
FOTO: **MARKO GUZINA**

Sjećate li se Honde Dax? Taj minibike prvi put je ugledao svjetlost dana 1969. godine, a proizvodio se sve do 1981., da bi se onda iz ropotarnice povijesti vratio 1995., kada je proizvodnja opet bila pokrenuta i trajala sve do 2000. godine. Tada je - barem što se Honde tiče - ta priča bila završena. No Honda Dax je svoj život nastavila i dalje, reinkarnirana u raznim replikama uglavnom kineskih proizvođača, koji su u većoj ili manjoj mjeri uspješno kopirali Hondin prvobitni dizajn. Još jedan Hondin mini-

bike bio je Z50 Monkey, predstavljen svijetu 1985. godine, a predstavljao je novu generaciju takvih mopeda. Imao je okvir od aluminijskih greda, dok mu je stražnji ovjes činio monoa-mortizer, čime je kopirao mnoge veće motocikle iz tog vremena.

Ukoliko sada ostavimo povijest iza sebe i prevrtimo film nekoliko desetljeća unaprijed, naići ćemo na tvrtku Sky Team, koja, iako bi joj se ime u prvi mah moglo povezati s jednom od najvećih svjetskih alijansi zrakoplovnih kompanija, zapravo proizvodi replike popularnih minibikeova s početka naše priče. Ukoliko ste nostalgичna duša koja žudi za roman-

tičnim duhom prošlih vremena, u proizvodnom programu ove tvrtke naći ćete veliki broj vrlo detaljnih replika vašeg omiljenog minibikea iz 60-tih, 70-tih ili 80-tih godina prošlog stoljeća. Jedina značajnija razlika koja ih odvađa od originala odnosi se na pogonske agregate koji se u njih ugrađuju i odabir kočnica, koje sada uključuju diskove, za razliku od bubanj kočnica na originalu. To znači da, dok je, primjerice, originalna Honda Dax imala pogonske agregate zapremine 50, odnosno 70 kubičnih centimetara, Sky Team u svojoj ponudi ima verzije od 50, 110 i 125 kubičnih centimetara.



Kako smo za prilike našega testa željeli ostati što bliži originalu, odlučili smo isprobati najslabiju verziju, onu od 50 kubičnih centimetara. No, zato smo si dali oduška s kopijom Honde Monkey, pa smo na testiranje uzeli verziju s agregatom od 125 kubičnih centimetara, dok je Hondin izvornik iz 1987. bio pokretan male-nim agregatom zapremine 50 ccm.

U duhu prošlih vremena

Kada gledamo fotografije ovih mopeda bez vozača na njima, iako ne djeluju kao gorostasi, čovjeku nije lako predočiti koliko su zapravo male-nih dimenzija. Nisu to mini motoci-kli na kakve smo danas navikli, no sve u svemu nisu ni daleko od njih. Teško je zamisliti da bi se netko s bilo kojim od ova dva mopeda usudio uputiti na dalji put, no odlazak u obližnji kafić ili kraći izlet upravo su ono što je liječnik propisao. S time u vidu, velika je vjerojatnost da će ova zani-mljiva vozila privući popriličan broj znatiželjnika, a nemali broj manje upućenih vjerojatno će vas pohvaliti na vašem izvrsno očuvanom starom mopedu. To je zato što je njihov proi-zvođač u proizvodnji išao tako daleko da su čak i prekidači na upravljaču i analogne ploče s instrumentima savr-šena kopija originala. Za današnje pojmove nekome će oni možda dje-lovati zastarjelo i neugledno, no mi mislimo da su ti elementi zapravo dio šarma koji oba ova mopeda ili mini motocikla – kako god ih želite nazvati – nose u sebi.

Agregati koji su u ponudi mogu se naći na oba vozila, a testirana replika Daxa, to jest ST 50-6, kako joj glasi novo ime, bila je opremljena male-nim četverotaktnim agregatom čiji



Konstrukcija prednjega kraja izvedena je u stilu klasičnih naked motocikala iz toga doba



Stražnji krajevi se ni po čemu posebno ne ističu i za današnje pojmove su prilično neugledni, no istodobno su nezaobilazni dio šarma ovih mopeda



S obzirom na njihovu veličinu, jasno je da ovi simpatični mališani nisu namijenjeni za duža putovanja

Sky Team ST 50-6
vrlo je vjerna
kopija Honde Dax



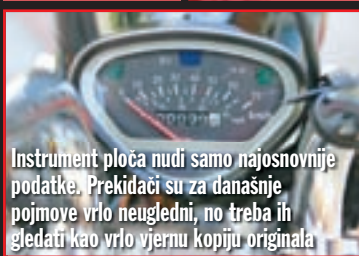
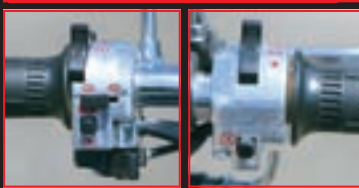
Sky Team ST 50-6

Motor: jednocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 39 x 41,4 mm
Obujam: 48 ccm
Odnos kompresije: 8,8:1
Razvod: jedna bregasta osovina i 2 ventila po cilindru
Hlađenje: zračno
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Mjenjač: 4 brzine
Okvir: čelični od prešanog lima
Ovjes: klasična vilica; straga dvostruki amortizer
Gume: prednja 3,50-10, stražnja 3,50-10
Kočnice: naprijed disk promjera 155 mm, straga bubanj
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 1.580, širina 570, visina sjedala 680, osovinski razmak 1.085, težina 77 kg
Deklarirano: snaga - 4,9 ks (3,6 kW) - 9.000 okr/min, max. okr. moment - 0,37 kgm pri 8.000 okr/min
Spremnik goriva: 2,4 l

- + šarm, dimenzije, okretnost
- snaga, ovjes



Disk promjera 155 mm nudi zadovoljavajuću zaustavnu moć



Instrument ploča nudi samo najosnovnije podatke. Prekidaci su za današnje pojmove vrlo neugledni, no treba ih gledati kao vrlo vjernu kopiju originala



Stražnja kočnica je bubanj



Mnogi od nas su već zaboravili prekidač za otvaranje dotoka goriva



ST 50-6 uz bočni posjeduje i centralni oslonac

► Pogonski agregat zapremine 50 ccm nudi prilično slabe performanse



Stražnja vilica vrlo je jednostavne izvedbe



Iako im zbog vrlo jednostavnih elemenata ovjesa brzina prolazaka kroz zavoje nije jača strana, ipak nude sasvim pristojne vozne osobine

cilindar iz vrijednosti provrta i hoda od 39 x 41,4 mm dobiva zapreminu od 48 kubičnih centimetara, dok mu je omjer kompresije 8,8:1. Hlađenje je zračno, a mjenjač je ručni s četiri brzine, iako se može naručiti i verzija s poluautomatskim mjenjačem. Prednji ovjes čini jednostavna teleskopska vilica, dok je straga dvostruki amortizer, a obje gume su minijaturnih dimenzija od 3,50-10. Kočenje je na prednjoj vilici povjereno jednom disku promjera 155 mm, dok straga istu funkciju obavlja bubanj. Iako bi se dalo zaključiti da je spremnik goriva smješten unutar karakterističnog čeličnog okvira u obliku slova 'T', on je zapravo ispod vozačkog sjedala i u njega stane samo 2,4 litre. No, to vas ne mora previše zabrinjavati, budući da je količina goriva koju agregat može progutati doista zanemariva, a i kada se količina dragocjene tekućine spusti na minimum, na to vas neće upozoriti lampica na instrument ploči, već je tu sklopka pomoću koje možete prebaciti na rezervu, kao u dobra stara vremena.

Za razliku od ST-a 50-6, ST 125-1 vizualno djeluje znatno modernije, iako se još uvijek nitko neće zabuniti i pomisliti da se radi o najnovijoj riječi tehnike. Naime, ST 125-1 je svoj uzor našao u Hondi Monkey ZB 50, koja je u svojem originalnom izdanju svjetlost dana ugledala 1987. godine. Ukoliko ste toliki entuzijast da svoju repliku želite u izvornom izdanju, znajte da se proizvodi i verzija s motorom od 50 kubičnih centimetara, identičnim onome na ST-u 50-6. Mi smo pak na našem testu imali model s agregatom zapremine 124 kubična centimetra. Ovaj zrakom hlađeni jednocilindraš ima vrijednosti provrta i hoda 52,4 x 57 mm, a omjer kompresije mu je 9,1:1 i razvija prilično konkretnih 7,6 KS pri 8.250 okr/min, uz najveći okretni moment od 7,9 Nm pri 5.500 okr/

min. Kao i u slučaju manjeg Daxa, i na ST-u 125-1 imamo mjenjač s četiri stupnja prijenosa, no u ovom slučaju proizvođač ne nudi mogućnost kupnje verzije s automatskim mjenjačem. Okvir na ovoj replici čine klasične dvostruke čelične grede, dok prednji ovjes čini vilica hoda 90 mm, a straga je monoamortizer, no njegov hod od svega 22 mm pomalo je neobičajeno rješenje. Kočioni sklop je identičan kao na Daxu, što znači da je naprijed jednostruki disk promjera 155 mm, a straga se nalazi bubanj kočnica. Kotači su i na ovome modelu promjera 10", no izbor guma je malo drukčiji. Tako je ST 125-1 opremljen gumama dimenzija 100/90-10 sprijeda i 120/90-10 straga.

Sve u svemu, ovo je veće vozilo i iako mu je sjedalo od poda udaljeno svega 700 mm, to je još uvijek za 20 mm više od onoga na ST-u 50-6. Bez obzira na to, valja napomenuti da ST 50-6 vozaču nudi više prostora i udobniji položaj sjedenja, dok su na ST-u 125-1 noge puno skvrčenije, a ruke izduženije. Takav položaj sjedenja je inače i razlog zašto je ovom mopedu nadjenuto ime Monkey, što prevedeno s engleskog znači majmun. Naime, budući da položaj vozača za upravljačem neobično podsjeća na maloprije spomenutog primata, to je uvelike kumovalo odabiru imena.

Jednostavnost upravljanja

Činjenica je da se vozači visoki rastom neće najbolje snaći na ovim mopedima i da oni nisu namijenjeni dužim putovanjima. To osobito vrijedi za manji ST 50-6, koji zbog svog nekakog pogonskog agregata jedva uspijeva postići brzine od nekih 45 km/h. Zbog toga je izlazak iz sporednih ulica svojevrsna pustolovina, uzme li se u obzir krvoločnost vozača automobila u zadnje vrijeme, pa stoga i ne preporučamo izlazak ovim mopedom iz sigurnosti vlastito-



Za silu je moguća i vožnja udvoje, iako to doista nikome ne preporučujemo

ga kvarta. No, zanemarimo li nejak agregat, dolazimo do zaključka da je ova kopija Honda Dax zapravo prilično zabavna u svojoj jednostavnosti upravljanja. Ovjes je mekan i udoban, baš kao i vozačko sjedalo, no malu kritiku upućujemo na nedovoljno precizan mjenjač. Kočnice nisu osobito snažne, no njihove dimenzije su dobro odmjerene s obzirom na težinu i performanse, tako da ni u tom segmentu nismo imali osobitih primjedbi. Moramo uzeti u obzir da kod ST-a 50-6 performanse nikada i nisu bile nešto što bi trebalo biti u prvom planu, pa shodno tome i ne bi bilo pošteno ocjenjivati ovaj moped prema tim kriterijima. No, ukoliko su vam performanse ipak bitne, uvijek je za vas tu verzija s agregatom od 110 ili 125 kubičnih centimetara, a ako ste uz malo više brzine željni i sportskog ugođaja u vožnji, možda ćete se bolje snaći na modelu ST 125-1.

Već samim položajem sjedenja ovaj moped mami na bržu vožnju, a agregat od 125 ccm doista je izvrsno odmjeren za moped težine 74 kg. Ubrzanja su i snažnija nego što bi se moglo očeki-

vati, a brzine od nekih 90 km/h dovoljne su za sasvim ravnopravan boravak u prometu. Jedino slabša prednje vilice donekle kvare ugođaj poskakanjem preko neravnina i time jasno daju do znanja da ne treba pretjerivati s brzinom. Kao i u slučaju Daxa, kočnice su dobre, ali bi mogle biti i malo bolje i agresivnije 'gristi', a i mjenjač bi mogao biti malčice precizniji i kraćeg hoda. No, sve to i ne treba uzeti za preveliko zlo, budući da su oba mopeda replike iz jednog drugog vremena,

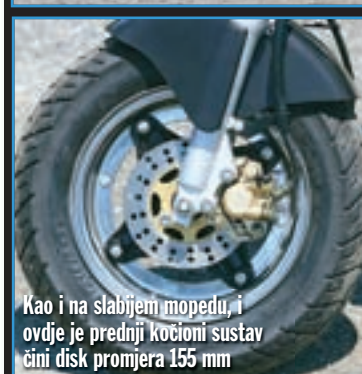
a samim time i koriste manje-više istu tehnologiju koju su koristili i njihovi izumitelji.

Cijena 'stare' slave

Najveći kamen spoticanja oko kupovine jednoga od ova dva mopeda mogla bi biti njihova cijena, koja se nekima možda i neće učiniti zanemarivom. Tako ćete za ST 50-6 morati izdvojiti 9.250 kn, a za jači ST 125-1 čak 12.850. Za taj novac ta dva mopeda ne nude ništa novo. Upravo suprotno, dobit ćete tehnologiju koju je vrijeme već davno pregazilo. No, prije nego što ih odbacite samo zbog te činjenice i njihove cijene i krenete u obližnji trgovački centar po neki od znatno jeftinijih kineskih skutera, razmislite o sljedećem: želite li samo prijevozno sredstvo na dva kotača ili pak od svog ljubimca želite da posjeduje nešto što će ga izdvojiti iz gomile i učiniti nesvakidašnjim prizorom na cesti? Ukoliko je odgovor na to pitanje potonji, tvrtka Gigant iz Zagreba, koja je uvoznik ovih simpatičnih vozila, možda bi mogla imati nešto što bi vam moglo uljepšati dan. ■



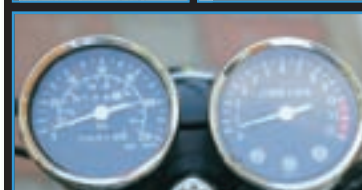
ST 125-1 kopija je Honda Monkey ZB 50, iako je verzija na našem testu opremljena jačim motorom od 125 ccm



Kao i na slabijem mopedu, i ovdje je prednji kočioni sustav čini disk promjera 155 mm



Prekidači su jednaki na oba mopeda



Instrumenti na ST-u 125 obogaćeni su i obrtomjerom, iako su i dalje jednostavni



Završna obrada nije na visokoj razini



Agregat zapremine 125 ccm zapravo nudi posve zadovoljavajuće performanse

Sky Team ST 125-1

Motor: jednocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 52,4 x 57 mm
Obujam: 124 ccm
Odnos kompresije: 9,1:1
Razvod: jedna bregasta osovina i 2 ventila po cilindru
Hlađenje: zračno
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač Mikuni 22 8349
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Mjenjač: 4 brzine
Okvir: čelične grede
Ovjes: klasična vilica hoda 90 mm; straga monoamortizer hoda 22 mm
Gume: prednja 100/90-10, stražnja 120/90-10
Kočnice: naprijed disk promjera 155 mm, straga bubanj
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 1.515, širina 720, visina sjedala 700, osovinski razmak 1.065, težina 74 kg
Deklarirano: snaga - 7,6 ks (5,6 kW) - 8.250 okr/min, max. okr. moment - 7,9 Nm pri 5.500 okr/min
Spremnik goriva: 7 l

+ dimenzije, okretnost, snaga

- ovjes, cijena

▼ Stražnja vilica na ST-u 125 znatno je čvršća i konkretnijeg izgleda nego na manjem modelu

