

Honda Valkyrie Rune

Imali smo zadovoljstvo provozati jedan od najneobičnijih i neekskluzivnijih motocikala ikada proizvedenih pod značkom nekog japanskog proizvođača. Gotovo nastrani perfekcionizam vidljiv je u svakom tehničkom i dizajnerskom detalju ovog power-cruisera, koji nije došao na svijet radi ostvarivanja profita, već da bi dokazao Hondinu genijalnost. Iako je uglađenošću i voznošću gotovo posramio konkurenciju, retro-futuristički dizajn, astronomska cijena i mali broj proizvedenih jedinki uspjeli su zasjeniti dinamičke osobine, ali i učiniti Rune kolekcionarskim primjerkom još za kratkog razdoblja njegove serijske proizvodnje



Criuser iz davne



PIŠE:
TOMISLAV BEŠENIĆ

FOTO:
BORIS PUŠČENIK I
TOMISLAV BEŠENIĆ

Danas doista nije problem potrošiti 30 tisuća Eura na kupnju motocikla. To posebno vrijedi za ljubitelje custom scene, koji u tu svrhu mogu koristiti usluge sve brojnijih specijaliziranih radionica spremnih da hrpu sastavnih dijelova pretvore u bobbera, choppera ili dragstera izrađenog točno po njihovom ukusu. Ako otprilike znaju što im se sviđa, za početak je dovoljno da na ovaj ili onaj način zatvore financijsku konstrukciju i pomire se s činjenicom da većina takvih skulptura na dva kotača ima sposobnost magnetskog privlačenja pozornosti, ali se nikako ne može dovesti u vezu sa cijenjenim osobinama poput udobnosti ili praktičnosti. Oni manje skloni riskiranju i željni motocikla koji ima i nekakvu uporabnu vrijednost mogu se odlučiti za kupnju nekog Harley-Davidsona, koji je - ako već serijski ne zadovoljava uvjet od spomenutih 30 tisuća Eura - uvijek spreman povećati svoju vrijednost i ekskluzivnost skupocjenim doradama i preradama.

No, što ako želite imati neosporno poseban i gotovo ručno izrađen motocikl, koji vas istovremeno svojom besprijekornom kvalitetom izrade i uglađenim voznim osobinama ni u jednom trenutku ne pokušava uvjeriti da biste nepodnošljive vibracije, loše kočnice ili korištenje zastarjele tehnologije trebali prihvaćati kao neizbježne, pa čak i poželjne popratne pojave posjedovanja prestižnog customa? Postoji li rješenje za vaše muke? Postoji, no ono vam baš i nije nadohvat ruke.

Za početak priče dovoljno je tek da znate da je ono što tražite Valkyrie Rune i da je iz Hondinih američkih pogona prema neslužbenim podacima dosad izašlo otprilike 3 tisuće primjeraka ovog jedinstvenog motocikla. Sad se sigurno pitate: «Kako se može govoriti o ekskluzivi, kada se radi o jednoj Hondi, koja je još k tome proizvedena u 3 tisuće primjeraka?» Honda možda doista jest jedan od simbola masovne produkcije motocikala, no dosad joj nisu bila strana hrabra eksperimentiranja koja bi rezultirala i kakvim krajnje egzotičnim modelom poput modela NR 750 pokretanog agregatom s ovalnim klipovima ili Dreama 50 kao vjerne replike trkaćih CR-ki iz 60-tih godina. Valkyrie Rune je nastala na istom tragu i svoj je životni put započela kao

budućnosti

Iako je proizveden u ograničenoj seriji, pokoji primjerak Runea moguće je vidjeti i na hrvatskim prometnicama, a ovaj kojeg smo mi imali zadovoljstvo voziti u vlasništvu je gospodina Radole iz Pule



Doista je nevjerojatno s kakvom se lakoćom može upravljati ovom gotovo 400 kg teškom grdosijom. Problemi nastaju tek pri malim brzinama i pri parkiranju, kada je pretjerano izražen efekt zatvaranja upravljača



kreativni koncept nazvan Type 2, koji ne samo da je potukao do nogu još tri Hondina koncepta pokretana istim bokser motorom sa šest cilindara, već je i toliko oduševio javnost, da se Honda 2004. odlučila na ograničenu serijsku proizvodnju koja je završila samo godinu dana kasnije. No, prestanak serijske proizvodnje nije označio i konačni kraj za ovaj impresivan model, budući se on i dan danas može pronaći u službenoj ponudi ovog proizvođača na američkom tlu, no sada se proizvodi isključivo po narudžbi. S obzirom na to da Honda može u svakom trenutku i prema vlastitom nahođenju potpuno obustaviti i ovakvu proizvodnju 'na kapaljku', odmah ćemo reći da je po mnogim svojim karakteristikama Rune vjerojatno najbolji power-cruiser kojeg smo ikada imali u rukama, tako da oni koji su stvarno zainteresirani za kupnju ovog motocikla mogu odmah započeti postupak nabave, bez čekanja na zaključak ovog teksta. Pritom im preporučamo da paralelno s povlačenjem novaca iz investicijskih fondova pokušaju pronaći i neku vezu u strukturi Honde (tu ne mislimo na korupciju kao uobičajeni način za rješavanje problema na ovim prostorima), jer se pravo posjedovanja ovog motocikla ne mora nužno dobiti samo na «lijepo oči».

Japansko, a ekskluzivno

Čini li vam se sada da Rune zaslužuje da ga proglasimo ekskluzivom? Ne?! Pa dobro, jeste li vidjeli fotografije kojima je opremljen ovaj članak? Obratite samo pozornost na savršeno oblikovano masivno prednje svjetlo veće od prtljažnika nekog gradskog automobila. Ono je uspjelo zasjeniti čak i krajnje poseban sustav prednjeg ovjesa kao jed-

Suprotno uobičajenom vjerovanju, motocikli ove kategorije po udobnosti ne spadaju u sam vrh. U svjetlu te činjenice Rune je iznenađujuće udoban, no ne bi bilo loše da su noge malo manje raširene i da stražnji ovjes bolje upija neravnine



Ploča s instrumentima je izvedena izrazito futuristički, no bez kombiniranja sa retro elementima koje karakterizira ostatak motocikla



Svojim dimenzijama kočnice su sasvim u skladu s performansama i težinom motocikla. Opremljene su i integralnim sustavom koji pritiskom na polugu stražnje kočnice automatski aktivira i središnji klipac na prednjim diskovima



nu od tehničkih poslastica ovog motocikla. Tu je i predimenzionirani prednji blatobran koji se «vuče» gotovo do poda, a iza njega je na svoje uobičajeno mjesto smješten nimalo običan hladnjak rashladne tekućine, koji svojim zaobljenim oblikom predstavlja zanimljiv spoj funkcionalnosti i smišljenog oblikovanja. Podignemo li malo pogled, ne može nam promaći masivna greda aluminijskog okvira, koja nekako odudara od ostatka motocikla, no ona je ionako sa svoje gornje strane zarobljena maksimalno izduženim spremnikom goriva zapremine 23 litre, a s donje strane uzdužno postavljenim šest cilindričnim bokser agregatom. Da bi sve komponente ovog motocikla živjele u skladnom suživotu, impresivni 6 u 2 ispušni sustav nije trebao biti samo impozantan, već i dovoljno kratak, kako s lijeve strane ne bi zaklonio pogled na petokraki naplatak, koji pak je sa svoje desne strane ovješčen putem jednostruke vilice s ukomponiranim kardanskim prijenosom. Za razliku od jasno vidljivog naplatka, stražnju gumu umjerenih dimenzija 180/55-17 gotovo cijelim njenim obodom ljubomorno skriva masivni stražnji blatobran izveden u pravom hot-rod stilu. Kao svojevrsna protuteža masivnom prednjem svjetlu, spomenuti je blatobran sa svoje stražnje strane ukrašen i elegantnim svjetlima izrađenim u LED tehnologiji, koja svojim oblikom neodoljivo podsjećaju na svjetla sa Lincolna iz vremena kada su američki automobili izgledali kao američki automobili.

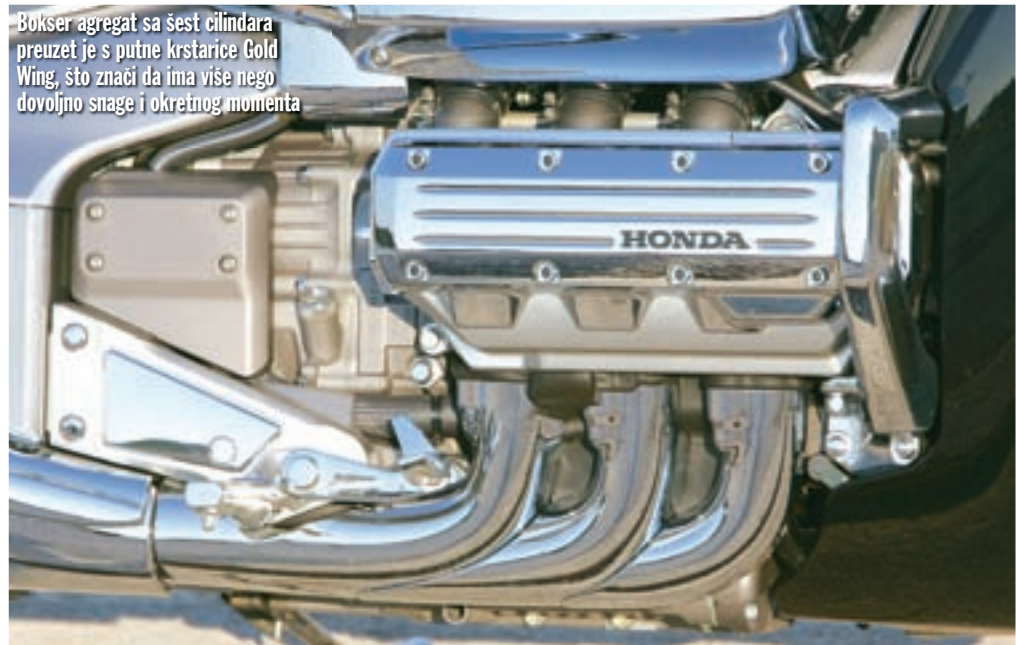
Kao da sve to nije dovoljno, tu je i promišljeno kombiniranje obilja kroma s mrak crnom bojom, koje još više produbljuje osjećaj poštovanja prema ovom remek djelu na dva kotača čak i kod onih

koji poput nas ne spadaju u pasionirane ljubitelje ovakve vrste mega motocikala. Kada svemu videonom pribrojimo suhu masu od 368 kg i međuosovinski razmak od 1.750 mm, onda to poštovanje polako prerasta u strahopoštavanje i najpametnije je te brojke nakratko potisnuti u podsvijest, kako bismo se bez straha mogli posvetiti tehničkom aspektu priče.

A taj je dio nekako najprikladnije započeti opisom prednjeg ovjesa, kojeg bi, kada bismo željeli

pojednostaviti priču, mogli opisati kao dalekog rođaka springer sustava ovjesa. Najveća je posebnost to da se do dva amortizera smještena ispod gornjeg mosta i između štapova prednjih vilica opterećenje prenosi preko naročitih poluga. Ne treba posebno naglašavati da su sve vanjske površine ovog složenog sustava bogato kromirane, a isto vrijedi i za pogonski agregat, koji je izvedenica onog koji se ugrađuje u model Gold Wing. Radi se, dakle, o šest cilindara postavljenih u bokser ras-

Bokser agregat sa šest cilindara preuzet je s putne krstarice Gold Wing, što znači da ima više nego dovoljno snage i okretnog momenta





▲ Prednje svjetlo jedan je od najupečatljivijih elemenata ovog motocikla i u stanju je zasjeniti čak i masivni stražnji blatobran



▲ Stražnji blatobran izveden u hot-rod stilu je priča za sebe, a ukupnom dojmu tog dijela motocikla doprinose i nenametljivo uklopljena stražnja svjetla



▲ Na ovoj je Hondi sve dizajnerski doručeno do zadnjeg detalja, pa tako i ispušni sustav predstavlja pravo remek djelo



Poseban u svakom pogledu, ovaj motocikl predstavlja ostvarenje američkog sna na dva kotača

poredu, za koje Honda nevoljko deklarira snagu, tako da treba s određenom rezervom uzeti podatak prema kojem razvija 110 KS pri 5.350 okr/min. U svakom slučaju, snage ima sasvim dovoljno, a možemo vam sa sigurnošću potvrditi da će vas za svako odlučnije okretanje ručice gasa osim razvijanjem obilja okretnog momenta ovih šest cilindara nagraditi i odličnim zvukom, koji - nimalo iznenađujuće - podsjeća na onaj iz Porschea.

Pritom je dobro nagla odvrtnja ručice gasa ostaviti za nešto više stupnjeve prijenosa, jer u prvoj brzini postoji realna opasnost da će pod naletom okretnog momenta doći do proklizavanja stražnje gume, a to i nije bezazlena stvar kod vozila ovakvih dimenzija. I inače je sasvim logično voziti ovaj motocikl u jednoj brzini više, budući je agregat zapremine 1832 ccm u svakom trenutku spreman odlično povući i pružiti vam impresivna međubrzanja, dokazujući tako još jednom da nije sve u snazi, već da ima nešto i u okretnom momentu. Spoznaja da ovoj «krstarici» treba manje od 12,5 sekundi da prijeđe svojih prvih 400 metara svakako fascinira, no ona vam tek izdaleka može nagovijestiti stvarni užitek ubrzanja dodatno potenciran položajem sjedenja i milozvučnim decibelima emitiranim iz usisa i ispuha.

Sumo gejša

No, iako gotovo brutalna akceleracija sugerira drugačije, veliki pogonski agregat je ustvari vrlo ugladen gospodin i kao takav živi u besprijeornoj simbiozi s ostatkom motocikla, koji svojim ukupnim karakteristikama kao da teži sjedinjenju s vozačem. Tako bi vam se, dok krstarite nekom otvorenom dionicom, moglo učiniti da je Rune metalni ekvivalent gotovo 400 kg teškoj sumo-gejši koja je tu samo da vam ugodni. No, ta će prividna idila između čovjeka i stroja doći na veliku kušnju



Zodia



Valkyrie



Type 1

Velika Miss Amerike

● Honda Valkyrie Rune doista je poseban motocikl, a da bi se jedna takva kreacija našla u serijskoj proizvodnji, moralo se poklopiti nekoliko čimbenika. Zanimljivo je stoga pogledati put nastanka ovog

modela, čije se natruhe donekle mogu prepoznati u simpatičnom konceptu Zodia predstavljenom sredinom 90-tih godina. Zodia, doduše, nema nikakve izravne veze s Runeom, ali ih snažno povezuje

kombiniranje retro i futurističkog dizajna, kao i korištenje trailing-link sustava prednjeg ovjesa i jednostruke stražnje vilice.

Zodia se sa svojim hidrauličkomehaničkim sustavom automatskog prijenosa nije ni približio serijskoj proizvodnji, no zato je u proizvodnju ušao "običan" model Valkyrie kao

jedan od prvih pravih power-cruisera. Zahvaljujući pogonskom agregatu zapremine 1520 ccm preuzetom iz modela Gold Wing vlasnici tog motocikla imali su na raspolaganju zdravih 100 KS, no dizajn je bio previše klasičan, a premalo sportski.

Nije stoga čudo da je Hondin američki odjel za razvoj HRA tijekom



prilikom svakog manevriranja na mjestu ili sporog probijanja kroz promet. Tada naime dolazi do punog izražaja nezahvalna kombinacija koju čine velika težina, daleko na horizont izbačen prednji kotač dimenzija 150/60-18 i gotovo nestvarno dugački međuosovinski razmak. U tim se trenucima zbog jako izražene tendencije zatvaranja upravljača ovaj «pitomi div» iznenada pretvara u «tvrdoglavu mazgu», koja traži da je snagom vlastitih mišića odvratite od namjere da se lijeno izvali na bok i tako zabavi uvijek brojne znatiželjnike.

No, čim se otvori dašak slobodnog prostora, javlja se i mogućnost da ponovo podbodete svoj «željeznog konja» te s porastom brzine svjedočite postupnom procesu kojim se Honda Rune iz zahtjevnog gospodara ponovo pretvara u vjernog slugu. Doduše, neželjeni efekt zatvaranja upravljača neće nikada do kraja iščeznuti, no to je sastavni dio vožnje ovakvih motocikala, jednako kao i osjetna zadržka prilikom napadanja zavoja. S tim u svezi i u skladu sa napisanim standardima ove klase poželjno je da prilikom angažiranja vožnje vijugavim prometnicama na vrijeme odaberete putanju i zaboravite na izvođenje munjevitih korekcija. Ipak, uz činjenicu da pruža mogućnost ostvarivanja nešto većih nagiba, ovu Hondu od nekih konkurenata starije konstrukcije najviše odvaja kvalitetna kočiona grupa, sasvim dostojna vozila koje u sebi kombinira neumjerenu težinu s gotovo sportskim performansama. Da bi to bilo moguće, na prednjem su naplatku svoj mir pro našla dva diska promjera 330 mm i klijesta sa tri klipića, dok im iz pozadine podršku pruža još veći stražnji disk promjera 336 mm opremljen dvokli-pnim klijestima. Podaci su to koji nemaju premca u trenutnoj paleti Hondini proizvoda, a dodatno su «podebljani» integralnim sustavom kočenja koji prilikom pritiskanja poluge stražnje kočnice

Sve su komande nevjerojatno ugodne, a jedini problem predstavlja činjenica da široko stršeci cilindri donekle otežavaju pristup polugama mjenjača i stražnje kočnice



Type 2



Type 3



Type 4

nekoliko godina predstavio prstohvat zanimljivih koncepata izrađenih na sličnoj mehaničkoj osnovi. Prvi u redu bi je koncept Type 1, kojeg je su također karakterizirale previše suzdržane i nimalo maštovite linije, no zato su na njegovom nasljeđu nastala tri puno hrabrija koncepta. I dok su Type 3 i Type 4 svaki na svoj

način predstavljali tipično američko viđenje custom motocikala, Type 2 je predstavljao odmak od svega dotad viđenog.

Taj koncept ne samo da je odnio premoćnu pobjedu nad ostalom trojicom, već su početne reakcije javnosti bile toliko dobre, da ga je Honda gotovo nepromijenje-

nog odlučila pustiti i u serijsku proizvodnju. No, za takvo što je trebalo pričekati da obični model Valkyrie dođe na kraj svog životnog puta, tako da su prvi serijski primjerci koncepta Type 2 preimenovali u Valkyrie Rune isporučeni tek 2004. godine. Kratkotrajna serijska proizvodnja odvijala se u

Hondinim pogonima u američkoj državi Ohio, onima iz kojih izlazi i model Gold Wing, s kojim dijele pogonski agregat. Od sredine 2005. godine ovaj se motocikl proizvodi isključivo po narudžbi i po prikladnoj cijeni, koja na američkom tržištu iznosi nešto manje od 28 tisuća dolara.

TEHNIČKI PODACI**Motor:** bokser, šest cilindara, četverotaktni**Promjer x hod:** 74 x 71 mm**Obujam:** 1.832 ccm**Odnos kompresije:** 9,8:1**Razvod:** jedna bregasta osovina i 2 ventila po cilindru**Hlađenje:** tekućinom**Paljenje:** elektronsko**Napajanje:** elektronsko ubrizgavanje, PGM FI**Spojka:** višestruki diskovi u uljnoj kupci**Mjenjač:** 5 brzina**Pogon:** kardana**Okvir:** aluminijski**Ovjes:** naprijed trailing bottom link sustav hoda 99 mm; straga jednostruka oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 99 mm**Gume:** prednja 150/60-18, stražnja 180/55-17**Kočnice:** naprijed dvostruki disk promjera 330 mm i kočione čeljusti sa 3 klipića, straga disk od 366 mm i kočione čeljusti sa dva kipića**Dimenzije (u mm) i težina:** visina sjedala 690, osovinski razmak 1.750, težina 368 kg**Spremnik goriva:** 23 l**+** pojava, okretni moment, završna obrada, ugladenost**-** cijena, težina, pretjerano zatvaranje upravljača

automatski aktivira i središnje kipiće na prednjim diskovima. Izuzmemo li povremeno blago vibriranje, konačni rezultat svega navedenog je odlučno kočenje kojem se nema što zamjeriti. Doduše, zbog velike mase motocikla Honda Rune svojim zaustavnim putem neće postaviti referentne vrijednosti, no kada bismo jednom riječju trebali opisati kočioni sustav, svakako bismo upotrijebili atribut 'moćan'. A taj atribut savršeno pristaje i položaju vozača, koji nije ergonomski savršen ili besprijekorno udoban, ali vam zato pruža neodoljiv osjećaj nadmoći.

"Babe magnet"

Dok sjedite u relativno udobnom sjedalu, ispružene ruke vam gotovo prirodno padaju na široki upravljač, a osjećaj totalne dominacije nad okolnom svjetinom dodatno potiče pogled na kromirani poklopac prednjeg svjetla, kojim poput koplja gađate cestu ispred sebe. Noge vam pritom nisu ispružene daleko naprijed u tipičnom custom stilu, već ležerno savijene pod gotovo pravim kutom. Takav je opušteniji položaj donjih ekstremiteta uvjetovan izduženim smještajem pogonskog agregata, kojem ipak moramo zamjeriti to što svojim stršećim cilindrima otežava pristup nožnim komandama. Za njihovo ćete korištenje stoga

morati pokazati malo umješnosti gimnasticiranja stopalom, no ostale komande su lako dostupne i iznimno ugodne za korištenje. Ukupnoj ugodni vožnje svakako doprinosi i «nenametljiv» kardanski prijenos, čije ćete trzaje primijetiti samo kod mijenjanja brzina na visokim okretajima.

Kod normalne vam vožnje kardana neće stvarati nikakve probleme, jednako kao što pri dodavanju gasa neće osjetiti nepoželjno podizanje stražnjeg kraja motocikla. To ćete posebno znati cijeniti u stani-kreni uvjetima gradske vožnje, u kojima bi vam s druge strane probleme mogla stvarati velika kvadratura kromiranih površina sklonih tome da vam zabljesnu oči. Uz to, kromirani poklopci smješteni bočno ispod rezervoara pretjerano griju noge, no to je samo dokaz da ni ovako visoko sofisticiran proizvod ne može do kraja pobjeći od naslijeđa power-cruisera, te vam tako Rune uz obilje stila neće ponuditi uzornu praktičnost ili vrhunsku udobnost. Te su vrline ipak rezervirane za neke druge, manje spektakularne motocikle, no ograničimo li svoj pogled isključivo na kategoriju kojoj pripada, onda moramo zaključiti da Hondina macho kreacija svojom iznenađujućom ugladenošću i solidno riješenom ergonomijom spada u sam vrh svoje klase. Doduše uz previše raširene noge, ukupnu ugodu vožnje kvari i stra-



U svojoj serijskoj izvedbi Rune nije namijenjen vožnji u dvoje, no stražnji dio sjedala je dovoljno udoban, a mogu su nabaviti i posebne platforme za noge suvozača

žnji ovjes kratkog hoda, koji «jedva čeka» neku malo ozbiljniju neravninu, pa da nepovratno lansira signal boli na kratko putovanje kroz vašu leđnu moždinu.

Neke će zasmetati i to što Rune u serijskoj izvedbi nije namijenjen vožnji u dvoje, iako je minimalistički izveden, ali solidno podstavljen stražnji dio sjedala uvijek spreman udomiti još jedno ljudsko biće, po mogućnosti ljepšeg spola. Srećom, izostanak oslonaca za noge suvozača se ne primjećuje na prvi pogled, tako vam kao vozaču ovog serijskog «show-bike» motocikla ne bi trebao biti problem pronaći kandidatkinju spremnu uživati na kratkotrajnoj i ne pretjerano udobnoj, ali maksimalno glamuroznoj vožnji centrom grada. Ako pak vam bez obzira na posjedovanje ove «mrcine» nekim slučajem nedostaje samopouzdanja za izravan pristup ženama suprotnog spola, dovoljno je odabrati ulicu prepunu kafića, staviti integralnu kacigu na glavu, odabrati treći stupanj prijenosa i odlučno, ali s mjerom, odvrnuti ručicu gasa, kao da ste baš u tom trenutku odlučili ispitivati kakva vam međubrzanja može pružiti blještavi red okretnim momentom nabijenih cilindara. Kombinacija blještave slike i dubokog zvuka sigurno će privući veliku pozornost. A onda - tko zna što donosi noć! ■

Crna boja odlično pristaje ovom futurističkom cruiseru, te zajedno s obiljem kromiranih elemenata dodatno pridonosi imponantnosti cijelog motocikla



Završni prijenos je izveden preko kardana koji nenametljivo obavlja svoj posao, dok je ovješene stražnjeg kotača povjerenost Unit Pro-Link stražnjem amortizeru, s kojim se susrećemo na Hondim sportskim motociklima iz serije CBR

