

Sova poslušša

TUDI ČELADA PROPADA

Deset let je že zavidljiva starost!



Tole nastane po testu mehanske odpornosti materiala za zunanjo lupino. Rdeča je odbrizgana iz kakovostnega polikarbonata Lexan. Pod silo udarca plastika ni počila, pač pa se je globoko upognila. Belo-zelena pa je iz kompozita. Tu je ročno v kalup položena steklena tkanina, zlepljena s smolo. Pod silo udarca je smola le napokala, tkanine pa se niso pretrgale.

Čelada je videti precej preprosta reč, kot tapcirana skleda. Pa ni čisto tako. Na videz so si vse čelade zelo podobne. So zares tudi enakovredne? Kupca močno zmede, da imajo ne glede na ceno, ki gre od 50 in zlahka tudi preseže 1000 evrov, vse v EU prodajane čelade enako homologacijo ali atest, ki ni časovno zamejen. Homologacija ali atest čelade, kar izkazuje na podbradni jermen prišita znamkica s serijo števil, je le dokaz, da je čelada dosegla najnižji zakonsko določen prag. V letu 2020 je znotraj EU to še vedno standard ECE R 22.05, ki je bil uveden leta 2000. Pred vstopom v veljavno pa je že rahlo strožji standard 22.06. Homologacijski test izmeri, kolikšno silo udar-

ca čelada prenese na možgane, vendar teh podatkov nihče ne objavlja. Za homologacijo je bistveno le to, ali čelada doseže / ne doseže predpisanih mejnih vrednosti. Odgovor je le: ustreza / ne ustreza. Iz znanih primerjalnih testov čelad je mogoče videti, da nekatere čelade komaj dosežejo prag homologacije. To resda pomeni, da zadovoljivo ublažijo udarec. Posledično pa je človek vseeno lahko težje poškodovan, kot bi bil ob uporabi bolj kakovostne in zmogljive čelade. Jasno je, da teža poškodb glave narašča s hitrostjo vožnje. V laboratoriju namreč čelado z vstavljenim predpisanim modelom kovinske glave (v katerem so merilne sonde) pripnejo na merilni stolp in jo z določene višine v pro-

stem padcu spustijo na kovinski profil z ravno ali polkrožno površino. Prevedeno v cestne razmere čelada prileti na profil s hitrostjo 7,5 m/s, kar je komaj 27 km/h. Po novem standardu 22.06 bodo meritve izvajali pri 8,5 m/s, kar pomeni hitrost padca čelade na površino 30,6 km/h.

Te hitrosti so videti smešno nizke. Seveda je to kompromis, ki omogoča ponovljive laboratorijske meritve in zagotavlja, da industrija izdeluje dovolj učinkovite, cenovno sprejemljive in uporabne čelade, ki motoristu zagotavljajo dovolj dobro zaščito.

KAKO JE SESTAVLJENA ČELADA?

Vsaka čelada je izdelana iz trde zunanje lupine,

POSEZONSKI POPUSTI

Generalni zastopnik in serviser
AS Domžale Moto center d.o.o.
Blatnica 3a, 1236 Trzin
T: 01 562 37 00 S: www.ascenter.si @: info@ascenter.si
Za napake v tisku ne odgovarjamo.

~~14.990 €~~
13.690 €

CRF1100A Africa Twin

Kakovostna čelada naj bi bila narejena iz mehansko in vremensko odpornega polikarbonata z dolgo življenjsko dobo, kot je recimo Lexan. Takšna ima lupino debelo 3,5 do 4 mm. Če je iz slabše plastike, je za doseg trdnosti potrebna večja debelina, tudi 5 mm. Resni proizvajalci dajejo garancijo 5 let. Osem let voženj in pazljivega rokovanja je razumna življenjska doba, po kateri je pametno zamenjati čelado.



ki je ali odbrizgana iz plastike ali ročno izdelana iz kombinacije tkanin in smol (steklena vlakna, ogljikova vlakna itd). Vanjo je vstavljeno debelejšo jedro iz stiropora, ki je običajno debelo med 30 in 40 mm. Uporablja se stiropor v gostotah med 30 in 100 kg/m³. Čež stiroporno jedro je navlečeno oblazinjenje iz pene, prevlečene s sintetičnim blagom. Velika skrivnost dobre čelade je v kombinaciji ravno prav toge zunanje lupine in ravno prav mehkega stiropornega jedra. Koliko naj bo česa, da bo prav? To je vprašanje, ki uspešno razdvaja strokovnjake. Zunanja lupina mora biti dovolj trdna, da je udarec v cestni robnik ali v del vozila ne predre. Mora pa se deformirati, da z lastno delno deformacijo zmanjša silo udarca, ki se prenese na blažilno stiroporno jedro.

Tudi če je čelada povsem nova in je bila varno spravljena, bo v desetih letih izgubila 10 odstotkov svojih lastnosti. To je podatek, ki je prišel iz certificiranih merilnih laboratorijev. Problem tako (termo)plastike kot kompozitov je naravni proces staranja, ki ga sonce (UV žarki) in bencinski hlapi pospešujejo. Poceni plastike se začnejo spreminjati že po šestih mesecih od izdelave. In tu se bo začel kazati problem. Na trgu se pojavljajo homologirane čelade, ki v opisu nosijo le podatek, da so iz »polikarbonata«. Torej iz stopljene in strojno vbrizgane plastike. Plastike pa so različne kakovosti in lastnosti in po različni ceni za kilogram. Včasih je granulatu primešana reciklirana plastika. ■

Tudi če je čelada povsem nova in je bila varno spravljena v škatli in omari, bo v desetih letih izgubila 10 odstotkov svojih lastnosti.



Nemčija znižala DDV z 19 na 16 %!

Da bi pospešili potrošnjo v času koronske krize, je nemška zvezna vlada 1. julija za pol leta znižala stopnji davka na dodano vrednost (DDV): splošno z 19 na 16 odstotkov, znižano pa s sedem na pet odstotkov. To pomeni, da so se pocenila tudi nova motorna vozila, torej tudi motocikli. Mimogrede, trgovcem in ponudnikom storitev je dala vlada proste roke glede tega, ali in kako bodo nižje davčne stopnje ponudili potrošnikom.

Slovenci smo lahko zgolj nevoščljivi, saj to ne pomeni, da bomo lahko nov motocikel kupili v Nemčiji ceneje kot doma. Praksa je namreč takšna, da boste v Nemčiji sicer plačali 16-odstotni DDV, toda v Sloveniji bo treba ob homologaciji / registraciji plačati celoten »slovenski« 22-odstotni davek, nato pa vam Nemec vrne njihov 16-odstotni DDV.

Vendar pa je posledica takšnega znižanja cen novih vozil tudi padec cen rabljenim vozilom. Tu pa je stvar za nas zanimivejša, kajti za rabljena vozila se ne plačuje DDV-ja, pač pa samo davek na motorna vozila (DMV). Še to: Kdaj velja motocikel za rabljenega? Šele takrat, kadar je od dneva prve registracije preteklo več kot 6 mesecev in ima več kot 6.000 prevoženih kilometrov. To torej pomeni, da morata biti za to, da je motocikel priznan za rabljenega, izpolnjena oba pogoja! V tem primeru se DDV ne plača.



~~6.990 €~~
6.490 €

CB500XA 35kW



~~4.590 €~~
4.290 €

CBR125R

