

Še en orjak med jeklenimi žrebcji

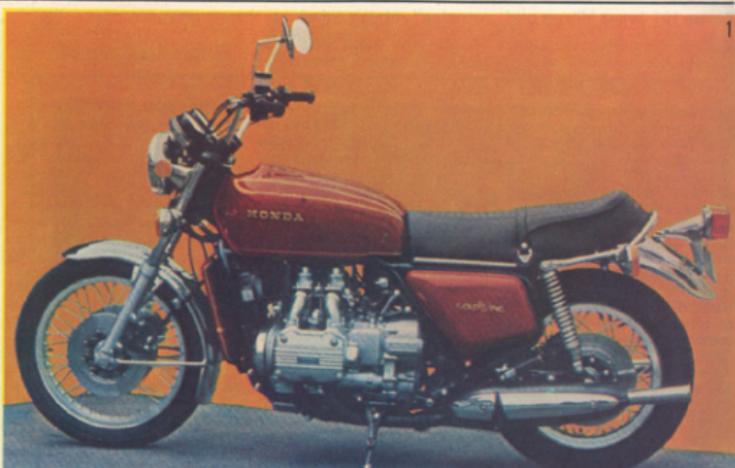
# Honda 1000 gold wing

Honda 1000 so že precej časa napovedovali, še bolj zavzeto po prihodu kawasakija Z 1. Honda je takrat izgubila primat med najmočnejšimi motocikli, saj je kawasaki 900 v marsičem prekašal hondo CB 750. Poznavalci so primerjali ta orjaka in ugibali, kakšna bo nova, še močnejša honda. Večini se je lansko jesen, ko so to hondo prvič predstavili, povesil nos. Motor sploh ni bil tako revolucionaren, kot je večina upala, da bo; vsaj na prvi pogled ni bil kaj posebnega. Štirivaljni boxer se je zdel okoren, pretežek, največja novost, rezervoar za gorivo pod sedežem, pa pre malo za množice, žejne revolucionarni novosti. Ali je nova honda torej še en predstavnik v razredu z beamveji, guzziji in harleji?

## Novost, ki je nekaj več

Bežen pregled tehničkih podatkov bi res dal bralcu vtis, da gre za BMW „made in Japan“, saj štirivaljni boxer, pogon zadnjega kolesa s kardanom, kolutne zavore in ostalo res ne obetajo kaj dosti več. Vendar pa v resnicni ni čisto tako. Nova honda GL 1000 je nekaj več. Polna je novosti in zanimivih tehničkih rešitev, tako da je človeku kmalu veliko bolj všeč, kot se mu zdi sprva. Zanimivo je, da je bil proti novi hondi 1000 celo sam Sočiro Honda, in je prišel novi model na tekoči trak še po njegovem odhodu.

Honda gold wing (zlata perut) je še za korak bližja avtomobilom, kar so bili motorji pred njo. Utrijalke se izklopijo samo, motor ima posebno črpalko za gorivo, odmični gredi poganjata zobata jermenna, zadnje kolo zavira kolutna zavora, ki jo krmili hidravlika. Motor je vodno hlajen, voda pa v zaprtemu sistemu poganja črpalka, kar je veliko boljše kot sistem brez črpalke, ki temelji na



2

Honda 1000 GL po obliku ni lepotica, je pa polna novih, zanimivih rešitev, ki ji obetajo s sorazmerno nizko ceno dobro prodajajo. (1)

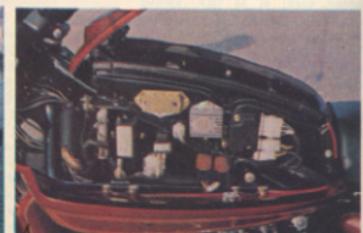


2

Rezervoar za gorivo je pod sedežem, na njegovem starem mestu je posoda, ki spominja na rezervoar, le da se odpira na treh straneh. V sredini je nekaj prostora za drobnarjije z odprtino za natakanje goriva. (2)



3



Zadnje kolo je 7-colsko, obuto gumo 4,50 V 17, kar je dokaj nenavadno za motorista kolesa. Zavira ga kolutna zavora. (3)

Na levri strani „posode za gorivo“ se nahli mesto vse električni deli, ki so tako še bolj pri roki. (4)

Največja tovarna motornih koles na svetu Honda pripravlja nekaj novosti pri prijubljenem 750-kubinovem modelu. V bližini prihodnosti bodo pri modelu CB 750 zamenjali štiri gljušnike z enim, zadnje kolo bo pa zaviral enak kolut, kot je na modelu GL 1000. Pripravljajo še avtomatiko za isti motor. Na voljo bodo tri različice: polovomatski menjalnik z dvema ali tremi prestavami, in popolna avtomatika. Novi motor bo imel tudi nekoliko nižji okvir, vse

štiri izpušne cevi pa bodo speljane v en sam gljušnik na desni strani. Največja hitrost bo nekoliko manjša kot pri CB 750, za štiristo metrov z mesta pa bo ta motor potreboval 14 sekund.

V Bologni pripravljajo pri Ducatiju za novo sezono tri nove motorje. Prvi bo enovajni zračno hlajeni dvotaktnik s 125 kubiki. Motor je narejen podobno kot nemški Sachs. Menjalnik s testimi prestavami je v istem ohaju kot motorna gred, vse

največja moč bo približno 20 KM, motor pa je zasnovan tako, da bodo lahko z zamenjavo nekaterih delov spremenili gibno prostorno na 250 in morda še več kubikov. Druga novost sta pa v osnovi enaka motorja s 350 in 500 kubiki. Oba sta zračno hlajeni, štritaktne dvotaktnike z vrtino v gibom 72 x 43 in 78 x 52 mm. Glavna značilnost novih motorjev je, da sta motocikla zelo nizka. To so v tovarni dosegli tako, da so namestili gred z zobni-

kom, ki poganja odmično gred v glavi (verigo), za valja. Med valjema je tako dovolj prostora za rezo, skozi katere se pretaka zrak, ki hledi motor, motorna gred pa je že ozja (bata se ne gibjeti vzpredno, ampak sta očini zamknjeni za 180 stopinj). Menjalnika obeh modelov imata šest prestav, največja moč je 32 in 42 KM (DIN). Okvirja motorjev bosta podobno okvirjem motociklov desno, desna pa 860-kubik-nemu bratu.

lastni cirkulaciji (suzuki 750). Posebno „poglavlje“ pri novi horodi je razporeditev teže. Velik rezervoar za gorivo, ki je dobil mesto pod sedežem, je pripomogel k boljši porazdelitvi mas, in tako je zlata perut med vožnjo veliko „lažja“, kot obeta njenih 280 kilogramov. To je vsekakor zelo dobra lastnost, saj so bili harleyi in njim podobni orjaki deležni največ kritike prav zastrup tege.

Z vsemi temi lastnostmi napoveduje honda nova smer ali nov razred med motocikli. To ni le motor za dolga potovanja, niti ni izrazit športnik (kar je še vedno CB 750, ki ga ne bodo prenehali izdelovati), ampak bodo delali poleg že znanega modela še dva z avtomatskim menjalnikom, ampak je nekaj po vsem novega.

## Srce – štirivaljni boxer

O pogonskem motorju je bilo veliko slišati že pred predstavljivo novega modela. Nekateri so napovedovali štirivaljnik z valji, postavljenimi poprik v vrsti, drugi zopet boxer z valji, postavljenimi drug nad drugim, in še cel kup podobnih možnosti. Japonski inženjerji pa so se odločili za najenostavnješo rešitev – štirivaljni boxer z motorno gredjo, postavljeni v smeri vožnje. To je bilo vsekakor rahlo razočaranje, saj so motorje s tako zasnovno izdelovali že pred zadnjim vojno.

Hondino „srce“ je vodno hla-jeno. Hladilnik je privit med prednji del okvira. Za njim je električen ventilator, ki ga vklaplja termostat (le-ta vklopi najprej ventili, ki spusti vodo v hladilnik, če je pa temperatura še previsoka, vklopi ventilator). Motorna gred je štirikrat vležjena, bati se pa bi gibljivo drug proti drugemu (ne tako kot pri VW). Čelo bata je ravno in brez vdolbin za ventile, tako da je vseeno, kateri konec je obrnjen navzgor. Ventili v glavah so

postavljeni na V, krmilita pa jih dve odmični gredi, ki sta vsaka v eni glavi (kot pri alfaudiu). Odmični gredi poganjata dva zobata jermena. Platine so pravite na koncu leve glave, odmični in centrifugalni regulator poganja odmična gred, desna odmična gred pa poganja črpalko za gorivo in jekleno vrv merilnika vrtljavjev. Črpalka za vodo in oljni čistilnik sta privita na prednjem koncu ohaja, pod hladilnikom vode. Zmes goriva in zraka pripravljajo štirje podtlaci 32-milimetrski uplinjači heithin. Čistilnik za zrak je privit nad uplinjači in je suh. Po dve in dve izpušni cevi na vsaki strani sta speljani v dva velika gljušnika. Menjalnik s petimi prestavami prenaša moč preko večlamelne oljne sklopke s kardansko gredjo na zadnje kolo. V tem prenosu se skriva zanimiva tehnična rešitev: primarna gred se ne vrti z enako hitrostjo kot motorna gred (kot pri BMW), ampak ji zobata veriga in dva zobnika zmanjša hitrost, kar omogoča mehkejše pretikanje. To je vsekakor dražja rešitev kot pri BMW ali moto guzziju, vendar je veliko boljša. Dva zobnika v zadnjem kolesu se vrtoni v posebenem ohaju, ki je obenem desni del zadnjega kolesa, levi pa je kolut zadnje zavore.

Okvir je iz cevi in prešane pličevine. Je zelo širok, tako da je na prednjem koncu vanj privit hladilnik. Zadnje nihajke so oprite na dve vzmeti z vgrajenima blažilnikoma. Prednje vilice so teleskopske in nagnjene za 28 stopinj naprej. Gib je sorazmerno kratak, kar se pri takem težkem motorju pozna pri udobju in stabilnosti na cesti (sicer je na podvozje tako ali tako Alhova peta vseh japonskih motociklov).

Platična so aluminijsasta – sprejaj 19-colsko, zadaj pa privit na velikem motociklu, 17-colsko; obuta so v gumi 3.50-19 ozroma 4.60 V 17. Tovor sta sprejaj in zadaj kolutne; sprejaj sta dva koluta, zadaj eden.

Električna napeljava je 12-voltna, alternator je 300-watni, akumulator pa 12-voltni, 20-amperski. Skoraj 20-litrski rezervoar za gorivo je varno spravljen pod sedežem. Na njegovem „starem“ (običajnem) mestu je sedaj posoda z obliko rezervoarja za gorivo, vendar so v njej našli mesto ekspanzijska posoda hladilnega sistema, ročica nožnega zaganjalnika na eni strani, a vsi električni deli na levem. V sredini

je nekaj prostora za drobnjarije in orodje, na koncu pa je odprtina za nalivjanje goriva. Instrumentno ploščo sestavljajo štiri merilniki: merilnik vrtljavjev, hitrosti in temperature hladilne tekočine, merilnik količine goriva je pa dobil mesto na „stari“ posodi za gorivo. Med oba velika merilnika so spravili šest kontrolnih lučk in ključavnico.

## Več moči kot vse honde prej

999-kubični orjak z vrtino in gibom 72 x 61,4 mm in kompresijo 9,2:1 zmore približno 80 KM pri 7500 vrt/min, največji navor pa je 8 kgm pri 6500 vrt/min. Ena KM poganja 3,65 kg teže, kar je spoštovanje vredne strelivosti. Največja hitrost tega motorja je nekaj nad 200 kilometrov na uro. Z mesta pospeši do 100 km v 4 sekundah, za 400-metrov pa potrebuje dobrej 13 sekund. Poraba goriva je med 6,5 in 9 litri na 100 km. Prestavna razmerja so takia, da se motor v peti prestavi vrti pri 100 kilometrih na uro le s 3700 vrt/min, kar pove, da se z novo horodo lahko vozi ure in ure s katerokoli hitrostjo (pri 160 km na uro se motor vrti s 6000 vrt/min).

Ziviljenjska doba nove horode pa prekaša vse doseganje motorje, saj ji tovarna napoveduje od 120 do 150 tisoč kilometrov pred generalnim popravilom, kar pomeni, da bo skoraj vsaka honda 1000 GL preživelu lastnika.

Zlata perič sodi zares v nov razred motociklov. Tako po svojih lastnostih, kakor po zasnovi in vzdržljivosti. V Evropi je še ne prodajajo, cena pa bo približno 9500 DM (v ZDA 3000 dolarjev), kar pomeni, da so Japonci spet z veliko serijo dosegli sorazmerno nizko ceno, pa bo to motorno kolo v svojem razredu na svetovnem tržišču skoraj brez tekme. ■