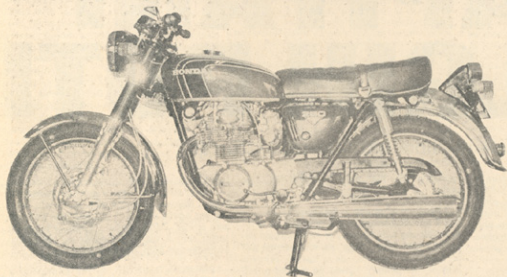




HONDA CB 250

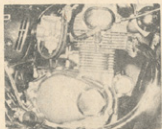


Med štirimi velikimi japonskimi tovarnami motornih koles, so samo izdelki tovarne Honda v veliki večini štiritaktni. Model, ki vam ga bomo predstavili danes, je zagledal luč sveta leta 1968. Takrat je zbudil veliko zanimanja in občudovanja med ljubitelji motornih koles. Z 250 kubički se je enakovredno kosal z dobro znanimi angleškimi „twini“. Konstruktorjem je uspelo iz te prostornine iztisniti kar 30 KM, kar je bilo nekaj edinstvenega.

Honda 250 je že na oko zelo lepo motorno kolo. Vsak del ima natanko določen prostor in se z ostalimi združuje v prijetno celoto. Motor je povsem klasičen, brez vsakega kiča in podobne navlake. Kromanih delov je ravno prav, obarvani so le pokrovi pod sedežem, rezervoar, žaromet in njegovi nosilci. Motor je vpet v okvir na petih mestih, zato ni čutiti nobenih tresljajev, edinole pri 7000 vr/min rahlo vibrirajo nosilci za noge. Ta japonski dvovaljni se razlikuje od angleških sorodnikov v marsičem. Ima odmično gred v glavi, ki jo poganja veriga, ki teče med valjema. Bata se gibljeta sporedno, ampak sta zamaknjena za 180 stopinj. Zaradi tega se motor veliko mirneje vrti, tako pri nizkih kot pri visokih vrtljajih. Petstopenjski menjalnik je v istem ohišju kot motorna gred. Na desni strani je oljna sklopka, z osmimi lamelami, ki jo poganjata dva zobnika, na levi sta pa: alternator in veriga zaganjača. Platine so na levi strani odmične gredi, na desni je pa polž za merilnik vrtljajev. Ventili so na V in so zelo veliki, kar jim omogoča super kvadratni zgore-

Honda 250 CB je lepo motorno kolo, napravljeno zelo skrbno in iz najboljših materialov. Poleg nožnega zaganjalnika ima še električnega, ki je privit ob vznožju valjev. V sprednji, bobnasti zavori je še polž za merilnik hitrosti.

Pogonski motor 250 kubične honde zmora 30 KM. Kljub vrtljajem, ki so zanj povsem normalni je motor zelo vzdržljiv in trpežen.



valni prostor, saj je vrtina 56 mm, gib pa le 50,6. Motor ima kompresijsko razmerje 9,5:1 in zahteva super benzin. Na dva gumijasta nastavka sta privita dva 32 mm podtlachna uplinjača. Pod sedežem so varno spravljeni 12-voltni akumulator in ostali električni deli. Sprednje vilice so teleskopske, zadnje nihajke so opre na dve vijaki zmeti z vgrajenima plinskimi blažilnikoma. Spredaj in zadaj sta 18-colški kolesi z bobnastima zavorama. Sprednja duplex je premera 180 mm, zadnja enojna pa 165. Sedež je dovolj velik in udoben, rezervoar za gorivo je pa skoraj malo premajhen, saj drži le 12 litrov. Žaromet je dovolj močan in velik.

Motor zmora 30 KM pri 10 500 vr/min, tehta 160 kg, ena

KM pa „vleče“ 5,53 kg. Motor rabi 8 sekund, da doseže 100 kilometrov na uro, največja hitrost je pa 150 km/h.

Vožnja s tem temperamentnim „japoncem“ je zares pravi užitek. Motor zelo lepo potegne pri nizkih in pri visokih vrtljajih. Petsto penjski menjalnik je prava poslastica. Prestavljamo pa tiho in zelo precizno. Prestave so izbrane tako, da motor v prvih štirih doseže najvišje vrtljaje, v peti prestavi pa zaide kazalec na merilniku vrtljajev v rdeče območje le, če se vozimo po klancu navzdol. Zavore so povsem kos vsakemu položaju na cesti. Ravno tako so tudi odlične prednje in zadnje vilice. Okvir, ki je dvojni, se prav nič ne zvija, pa če tudi se vozita na motorju dve osebi zelo hitro po ostrih, valovitih ovinkih. Zelo ugajata dolgi prva in tretja prestava, ki je primerna za prehitovanje, saj sega preko sto kilometrov na uro. Motor potegne prav tako zelo lepo in brez sunkov, če z menjalnikom lenarimo in ne prestavljamo pogosto. Poraba tudi ni pretirana, če vozimo hitro, potem popije honda šest litrov goriva na 100 kilometrov.

Tovarna izdeluje zraven modela 250 še 350, ki je manjšemu povsem enak, le vrtina je za 8 mm večja. Ta večja honda zmora tudi šest konj več, drvi pa 160 km/h in stane v Nemčiji le dobrih šestdeset starih tisočakov več kot manjša sestra, ki velja v Nemčiji 3048 DM.

Pri nas teh motorjev trenutno ni moč kupiti, so pa na Beograjskem salonu honda obljubljali za jesen.