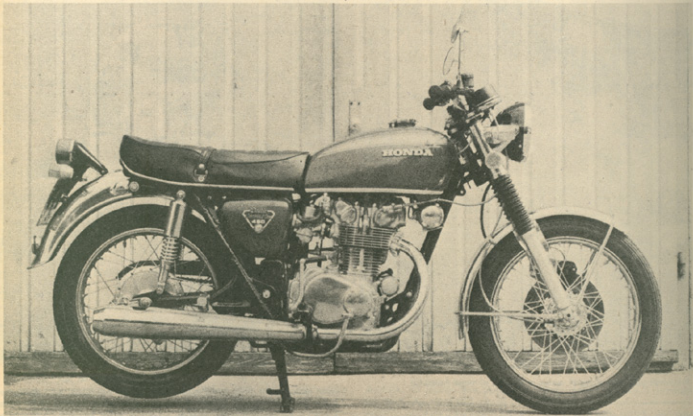


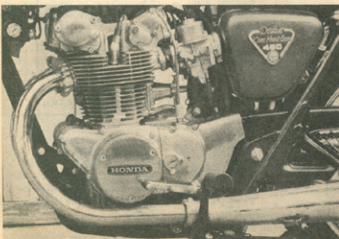
HONDA CB 450

sposojeni test

BAS **MOTORRAD**



Srce honde CB 450 je dvovaljni štiritaktni motor z dvema odmičnima gredema v glavi, z dvema podtalčnima uplinjačema, z vzvojnimi vzmetni ventilov in petstopenjskim menjalnikom. Ima 444 kubikov in zmore 45 konj pri 9000 vrtljajih v minuti



Kljub neobičajnim razmeram na našem avtomobilskem trgu so tisti, ki si nameravajo omisliti avtomobil, vseeno precej na boljsem kot mladi, ki si želijo motornih koles. Nemogoče cene primorajo bodoče avtomobiliste, da zategnejo pas in si standardno zategnjeni le kupijo avtomobil. Motornih koles pa z izjemo dveh, treh motociklov z vzhodnega trga in skromnega Tomosovega programa malih motornih koles in mopedov, sploh ne morete kupiti. Nekoliko bodo to nemogočo situacijo omilili Tomosovci z novim 90-kubičnim modelom domače konstrukcije, ki ga po neuradnih vesteh pripravljajo. Podjetja, ki bi se šlo zastopnika katerekoli priznane tuje tovarne motornih koles, pri nas želijo. Navdušenci se ozirajo po težkih, pravih motociklih, za katere morajo odšteti toliko kot za fiška ali še več. Prepričanje trgovcev, da zaradi tega motorna kolesa pri nas ne bi šla v denar, ni povsem utemeljeno.

Mogoče bi bili res redki, ki bi sešli po prvih orjajih, brez dvoma pa bi motocikle do 250 kubikov pri nas prodajali za med. Neuresničljive želje naših motoristov lahko delno zadovo-

ljiimo s sposojenim testom enega od prvih približkov med motornimi kolesi, hkrati pa vas bomo seznanili kako testirajo motorna kolesa pri reviji Motorrad. Pa ne zato, da bi vas s tem še bolj vznemirili!

HONDA CB 450 PREŠLA V ZGODOVINO MOTORNIM KOLEM

Ko so leta 1965 predstavili 444-kubično hondo, je v motociklističnem krasnjaku završalo, kot bi spustili vanj žlečko. S tem motornim kolesom so se Japonci dokončno zasedli na evropskem trgu, uspavano motorno industrijo so kot budilka prebudili. Navdušenci in poznavalci vedo, kaj vse skriva v sebi ta honda. Take tehnične rešitve so še do nedavnega poznali le pri navedenih kvalitetnih dirkalnih strojih. Naj natežimo nekaj detajlov: dva odmični gredi v glavi, poganja ju veriga, ki teče preko avtomatičnega napanjalca; dva podtalčna uplinjača (premer 32 mm), ki odvisno od vrta-

TEHNIČNI PODATKI	honda CB 450	BMW R 50/5	BSA 500 SS	ducati 450 M III D	honda CB 500	kawasaki H I	triumph tiger daytona
Motor: 2- ali 4-taktni	4	4	4	4	4	2	4
Krmiljenje ventilov (odmična gred)	dve v glavi	v bloku	v bloku	v glavi	v glavi	—	v bloku
Število valjev	2	2	1	1	4	3	2
Vrtlna/glb	70/57,8	67/70,6	84/90	88/75	56/50,6	60/58,8	69/65,5
Prostornina v cm	444	498	499	436	499	498	490
Največja moč	45 (DIN) KM 9000 vrt/min	32 (DIN) KM 8400 vrt/min	34 (SAE) KM 8200 vrt/min	31 (SAE) KM 7000 vrt/min	48 (DIN) KM 9000 vrt/min	54 (DIN) KM 7400 vrt/min	35 (SAE) KM 7200 vrt/min
Literska moč	101 (DIN) KM/l	84 (DIN) KM/l	68 (SAE) KM/l	71 (SAE) KM/l	96 (DIN) KM/l	108 (DIN) KM/l	71 (SAE) KM/l
Srednja hitrost batov pri največjih vrtljajih	17,3 m/s	15,1 m/s	18,6 m/s	17,5 m/s	15,2 m/s	14,5 m/s	15,7 m/s
Specifična moč	4,3 kg/KM	6,4 kg/KM	4,8 kg/KM	4,2 kg/KM	3,8 kg/KM	3,2 kg/KM	4,4 kg/KM
Število prestav	5	4	4	5	5	5	4
Zaganjač	električni, nožni	nožni, elek. po želji	nožni	nožni	električni, nožni	nožni	nožni
Cena v DM	4248	4295	4255	3599	5595	4400	4040

jev skrbite za pravilno mešanico in odgovarajoče doziranje; ventili imajo namesto običajnih vijačnih vzmeti vzvono-vzmetne drogov; vžete ga lahko z električnim in nožnim zaganjačem; moč motorja 45 KM pri 9000 vrt/min; prenaša na kolesa pet-stopenjski menjalnik; hidravlična kolutna zavora na prednjih kolesih je nenavadna za motorno kolo. Vse to je prvi slavošpaz za motokicel in vsakakor bolj učinkovita reklama kot ne vem kakšno znanstveno pripravljeno tekst in še tako zapeljive fotografije. Zato je tudi povsem razumljivo, da lestniki teh hond izhajajo iz vrst poznavalcev. Razvoj motornih koles ubira svojo pot. Vedno manj so to vozila za vsakdanjo uporabo in prevoz, temveč postajajo vedno bolj igračke za razvedrilo in v veselje, neke vrste hobij. Prav ta motokicel to še posebej potrjuje. Poznavalci trdijo, da ima največ zaslug za ponovno popularnost motokicelov v Ameriki in zadnje čase tudi v Evropi, prav honda 450. Ta motor je pravo čudo tehnika. Hiterjeje se vrti, bolj mu je všeč. Čeprav se začne krvliva navora šele pri 4000 vrtljajih (19 KM) (DIN), lahko iz-

vlečete iz njega dovolj moči tudi pri 2000 vrtljajih. Kakorkoli mučite motor, ta ne bo zatalil. Brez trizenja reagira na plin in enakomerno potegne tudi v peti prestavi. Na dirkališču Nuerburgring, kjer testniki revije Motorrad preskušajo in merijo motokicel, je prevzela honda celo progo z dvema v sedlu v peti prestavi in doseгла poprečno 90,3 km na uro.

Zasluge za to gre pripisati tudi podtlaknim uplinjačem pri katerih do zira mešanico in količino goriva bat, ki ga uravnava podtlak. Take uplinjače najdete pri avtomobilih (austri 1300) in pri BMW R 75/5. Ta uplinjače dovoljuje, da res pravi športni motor, ki ima več kot 100 konj na liter gibane prostornine, tudi v najnižjih vrtljajih teče mirno in dovolj hitro ter živo pospejuje. Prav tako se pri tem motokiclu ni treba bati visokih vrtljajev, saj se brez protestiranja vrtil čez 10 000. Probleme krmiljenja pri takih vrtljajih so odpravili z ventili, ki so vzmeteni z vzvojnimi drogovi.

Hitrost bata je pri tako visokih vrtljajih 19 m na sekundo. Pri vrtljajih največje moči je hitrost 17,4 m na sek. Zaradi takih nenavadnih lastnosti je motor zelo občutljiv. Dovod goriva mora biti nemoten, vžig natančno nastavljen. Še bolj važno je, da je nemoten dovod olja. Zato mora motor po vžigu nekaj časa teči pri 1000 do 1500 vrtljajih, da črpalka porline olja v glavo. Start s polnim plinom ali kakor mu pravijo Nemci, kvalitetski Start, je lahko zaradi tega usoden in s tem precej drag.

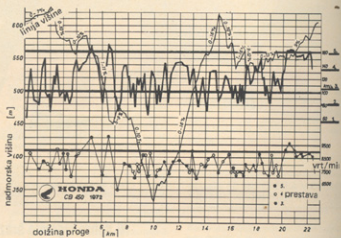
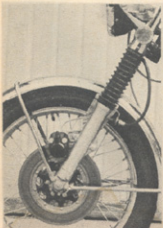
Motor s pravilno nastavljenim vžigom teče laredno mirno. Menjalnik s prestavnimi razmerji 2,86/1,92/1,5/1,18/1:1:1, je kot nalešč neren za vožnjo po ovinkastih cestah. Pri 9000 vrtljajih, v minuti doseže v prvi prestavi 55 km na uro, v drugi 81 km na uro, v tretji 105, v četrti 134 in v peti 156 km na uro. Pri prehitanju lahko četrto prestavo naštevate do 150 km na uro, kar pomeni, da se motor vrti z več kot 10 000 vrtljajih v minuti. Če vozite v peti prestavi z 8500 vrtljajih honda še krepko čez 160 občutno pospejuje.

Precej nenavadno je, da od 100 km na uro do 150 km na uro potrebuje le 9,5 sekund.

Kolutna zavora na prednjem kolesu je učinkovitejša, poleg tega ne potrebuje tako močne roke kot pri izvedbah z bobnosto zavoro. Pradnje vilice so posebej prirejane za kolutna zavora. Vzmeti sprajad zelo dobro pobirajo luknje in valovito cesto, zato pa so zadnje vzmeti precej trše. Med celo preskušajo je japonske vžigal kot iz topa. Pogonska verige je, kot je to pri

motokiclih iz Daljnega vzhoda običajno, brez varovalnega okrova. Razen z menjalnikom so imeli manj težave tudi z levim batom, kar pa jim ni delalo slivh las; saj je servisna služba za ta japonska motorna kolesa odlično organizirana. Knjižica z navodil in nemščini se zdi motokiclističnim novinarjem revije Motorrad dovolj popolna in jasna.

Prednje kolo zavira hidravlična kolutna zavora.



Vse meritve opravijo testniki revije Motorrad na dirkališču Nuerburgring, ki je dolgo 22,8 km. Na tej progi je 172 ovinkov. Steza ima višinsko razliko od 335 do 655 metrov nad morjem. Na testni motokicel pritrjuje tahograf, ki beleži hitrost in pot, kar potem skupaj z vrtljaji, padci in klanci na progi prenesemo na skupen diagram. Zabeležijo tudi točke prestavljanja in prestave, s katerimi prevozijo določeno del proge.