

„JAPONEC“ SKRIVA SVOJA LETA

HONDA
CB 750

Honda CB 750 so uradno prvič predstavili leta 1968 —
Odlične vozne lastnosti pa slabše podvozje, toda motor
honda CB 750 je še vedno med najbolj priljubljenimi

Japonska tovarna motor-
nih koles HONDA je začela
svoj zmagoslavni pohod
v svet dvokolesnikov naj-
prej z dirkalniki. Prvič so
tekmovali leta 1959 na
otoku Man s 125 kubič-
nimi dvovaljniki, podobni-
mi motorjem NSU. Niso
poželi veliko uspeha. Temu
prvemu nastopu je sledilo
še osem let Hondinega na-
stopanja na svetovnih dir-
kališčih.

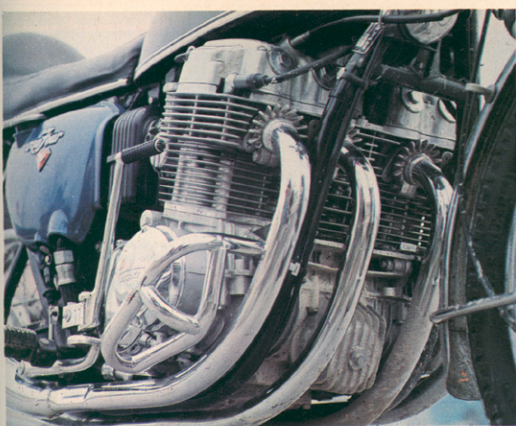
V tem času so osvojili 16
posameznih naslovov sve-
tovnih prvakov in 18 mošt-
venih. Vsi njihovi dirkal-
niki so bili štiritaltni, naj-
zanimivejši med njimi pa je
petvaljni 125 kubični (se-
stavljen iz dveh in pol 50
kubičnih), šestvaljna 250
in 297 kubična s 60 in
65 KM ter štirivaljni 500
kubični. Vsi so imeli zrač-
no hlajene motorje z dve-
ma odmičnima gredema v
glavi in s štirimi ventili v
vsakem valju. Ko je bila
leta 1967 konkurenca dvo-
taktnikov že prenevarna,
pa so se pripravili na od-
hod. Med tem so dokon-
čali model CB 750, štiri-
valjni štiritaltnik, ki mu je
bila slava dirkalnikov naj-
boljša reklama.



BOOM LETA 1968

Motor so uradno predstavili
leta 1968 na Tokijskem salonu,
prodajati pa so ga začeli leto
kasneje. Motocikel je povzročil
pravo revolucijo. Štirje valji,
kolutna hidravlična zavora na
prednjem kolesu, 67 konj in
največja hitrost 200 kilometrov
na uro so bili najpomembnejši
aduti nove honde. Motor se je
prodajal za med, hkrati pa je
prisilil druge tovarne, da so
začele izdelovati nove modele.
Angleški motocikli, ki so do

V zavojih je honda stabilna do srednjih hitrosti, nato pa jo izda okvir .



Hondin motor je štirivaljni štiriktaktnik. Največja moč je 67 konj pri 8000 vrtljajih na minuto

takrat veljali v svetu za najboljši, so počasi postajali vedno manj priljubljeni. Glavna prednost nove honda pred konkurenčnimi motorji je bil miren tek, brez šumov, tako značilnih za skoraj vse druge motorje, malo ali skoraj nič vibracij, motor ni puščal olja in pa predvsem sorazmerno nizka cena.

Motor je v kratkem času preplaval praktično ves svet. V osmih letih je bil deležen nekaj drobnih sprememb in izboljšav, v bistvu pa je še vedno enak. Poleg velikega prodajnega uspeha je dosegel tudi veliko zmag na dirkah 750-kubičnih motorjev in tudi na vztrajnostnih tekmovanjih.

Motocikel pa ima tudi nekaj slabosti, ki so se posebej pokazale šele v zadnjih letih, ko poprčen kupec ni več zadovoljen samo z „lepim“ motorjem in štirimi valji, ampak si želi tudi dobro podvozje in pa boljše vozne lastnosti.

Japonci so dobrega preučili svetovno tržišče, predno so začeli izdelovati najtežja motorna kolesa. V zadnjih letih preteklega desetletja je bilo za takratne-

ga kupca dovolj, da so mu ponudili nekaj, kar pred njimi – tako poceni – ni izdeloval nihče. V naslednjem obdobju pa se je mišljenje motoristov

spremenilo. Evropska konkurenca je začela izdelovati boljše motocikle, svetovni gospodarski pretresi pa so zmanjšal razliko v ceni. Japonci so bili prisiljeni

TEHNIŠKI PODATKI

MOTOR: štirivaljni – vrstni – štiriktaktni – zračno hlajen – nameščen prečno – vrtna in gib 61 x 63 mm – gibna prostornina 736 kubikov – kompresija 9 : 1 – največja moč 67 KM pri 8000 vrtljajih v minuti – ročna gred v petih ležajih – odmična gred v glavi – veriga – štiri 28 mm Keihin uplinjači – akumulator 12 V – 12 Ah – alternator 12 V 200 vatov

PRENOS MOČI: primarni pogon dve enojni verigi v oljni kopeli – večlamelna oljna sklopka – petstopenjski menjalnik – prestavna razmerja 2,500 – 1,708 – 1,333 – 1,087 – 0,939 : 1 – pogon zadnjega kolesa z enojno verigo – mazanje z oljem iz menjalnika – gume

spredaj 3.25–19 – zadaj 4.00–18

VOZ IN OBESJE: spredaj teleskopske vilice – zadaj nihajka odprta na dve vzmeti z grajenima blažilnikoma – dvojen ceven okvir – spredaj enojna kolturna zavora ϕ 296 mm – zadaj enojna bobnasta ϕ 180 mm *

MERE TEŽA: medosna razdalja 1455 mm – teža praznega vozila 218 kilogramov – posoda za gorivo 17 litrov – posoda za olje (mazanje s suhim karterjem) 3,7 litra

ZMOGLJIVOSTI: največja hitrost 197 kilometrov na uro – 0 do 100 km na uro 5 sek – poraba goriva 7 do 8,5 litrov super bencina na 100 kilometrov.

narediti nekaj boljšeja in Hondin odgovor je Gold Wing 1000, motocikel poln novosti, ki pa s teži skoraj 300 kilogramov skrajaja ni več dvokolesnik.

VOZNAJNA HONDE JE ŠE VEDNO NEKAJ IZJEMNEGA

Honda CB 750 sodi med težja in večja motorna kolesa. Sedež je razmeroma visok in predvsem širok, tako da imajo vozniki manjše rasti dovolj težav, da motocikel obvladajo. Vžiga zelo rad, teče mirno v trenutku reagira na dodajanje plina. Ročica sklopke je neverjetno mehka, prestavna ročica pa s kratkimi gibi natančna. Motor spelje z lahkoto pri nizkem izvilju vrtljajev. 200 kilogramov izpuhni brž ko prevozimo nekaj metrov. Motocikel postane lahkoten in ubogljiv. Mehanskih šumov ni, ugaja pa prijeten glas štirih izpušnih cevi, ki spominjajo na zlato dobo dirkalnih hond.

Motor pri hitrostih do 140 kilometrov dobro drži smer, če pa je cesta gladka, se lahko varno peljemo tudi hitreje.

Pospeski tega motocikla so odlični. Avtomobil se zdijo vozniku kot počasni tovornjaki. Prednja kolturna zavora je dovolj močna le do hitrosti 160 kilometrov na uro, nato pa bi potrebovali za varno zaviranje še en kolut na prednjem kolesu in morda drugega na zadnjem.

Honda pospeši z lahkoto do 170 kilometrov na uro. Za največjo hitrost približno 195 kilometrov na uro pa je potrebno veliko zaleta, ali klanec. Vzrok je prevelika razlika med četrto in peto prestavo, saj doseže motor pri osem tisoč vrtljajih v minuti v četrti prestavi hitrost 160 kilometrov na uro, v peti pa kar 200.

PODVOZJE – SLABOST VSEH „JAPONCEV“

Hondino podvozje je tako kot pri vseh japonskih motorjih. Dobro prenaša srednje hitro vožnjo, ko pa hoče voznik voziti še hitreje, postane honda



Stikala in merilniki so odlični, voznikov položaj pa tudi dober

nemirna. Voznik dobi občutek, da prednji del plava v zavoji. Prednje kolo ne sledi točno zamišljeni krivulji, zato mora biti motorist zelo pazljiv. Zadnji blažilniki so zelo slabi. Zadoščajo za normalno vožnjo in morda za nekoliko hitrejšo na povsem gladkem cestišču. Brž ko pa cesta ni povsem gladka, začne zadnje kolo poskakovati, pa tudi zadnje nihajke se začno zvijati.

Zdravilo za tako obnašanje je blažilnik tresljajev krmila, boljši zadnji blažilniki, zahtevnejši vozniki pa zamenjajo tudi zadnjo nihajko, prednje vilice ali celo cel okvir. Slabe so tudi gume, ki so dobre le v vročini, drugače so pretrde. Vožnja ponoči je varna le pri nižjih hitrostih, ker je žaromet preslaboten, odlična pa je zadnja luč in utripalke. Upravljanje honda je lahko. Voznikov položaj

je dober, stikala pa priročna in natančna. Na sedežu je dovolj prostora za dve osebi. Merilnika hitrosti in vrtljajev sta velika in pregledna.

HONDA ŠE VEDNO HONDA

Honda CB 750 je sicer dobila v preteklih letih precej tekmecev, vendar je še vedno privlač-

na in priljubljena. Ostala je tisto kar je bila. Motocikel kot celota je za marsikoga najlepše motorno kolo, ki so ga ponujali izdelovalci motornih koles širom po svetu. Honda je z modelom 750 odprla na svetovnem tržišču novo področje, ki se je do danes že močno razširilo, prostornina se je povečala od 750 prek 850 in 900 že na 1000 kubikov.

Honda je lani predstavila nov model CB 750 super sport. Vse štiri izpušne cevi ima speljane v en glušnik, ima na novo oblikovano posodo za gorivo, spremenili so prestavna razmerja in geometrijo, vendar pa ta motocikel, ki je tudi večji požeruh kot prvotni model, ni tako priljubljen.

- VARNOSTNI PASOVI
- NA 3 KONCE
- VZVRATNA OGLEDALA
- PLINSKE NAPELJAVE
- AVTORADIO
- 30% POPUSTA
- „BLAUPUNKT - GRUNDIG
- PIONEER“
- LETNE PREVLEKE
- LAKI „DUCO“

Za vse avtomobile
domače in uvožene

AUTO STILE,
Via Foscolo 10,
tel. 796-456 TRST