

Honda CB 750

V začetku leta 1969 so začeli v Evropi prodajati honda CB 750, ki je bila predstavljena leto dni prej. Model je bil resničen uspeh. Kopica novosti, predvsem pa štirje valji so bili prava senzacija in honda 750 je kmalu postala privlačen motocikel. Japonci so s tem modelom povzročili revolucijo, in začeli novo obdobje v zgodovini motornih koles. Zasenčili so vsa takratna motociklistična industrija, še posebej pa britansko, ki je spala na predvojnih lovorikah. Honda 750 je bila prvi serijski motor, ki je imel spredaj kolutno zavoro. Največja moč 67 KM je bila dovolj za največjo hitrost 195 km na uro tega 218 kilogramov težkega orjaka. Vendar so se kmalu pokazale slabosti nove honde, ki so postale kar značilnost vseh japonskih motociklov. V mislih imamo pred vsem slabo lego na cesti in slabe luči. Ker tovarna sama še do danes ni odpravila te napake, so se lotili izboljšav nekateri posamezniki, ki so z izboljšanimi hondami zasloveli na vztrajnostnih dirkah.

Honda – egli

Med najbolj znanimi je vsekar Švicar Fritz Egli, ki je zaslovel po svetu že prej, z odličnim okvirjem za angleški dvovaljni Vincent. Z njegovo hondo sta Georges Godier in Alain Genoud leta 1972 osvojila prvo mesto na vztrajnostnih dirkah. Hondin motor je pravit v okvir iz krom-molibdenovih cevi, ki je spodaj odprt. Osnova okvirja je debela votla cev, ki teče pod posodo za gorivo (ta je obenem tudi posoda za olje). Močne zadnje vilice se opirajo na koni blažilnike in vzmeti. Prednje kolo zavirata dva kolu-

ta, zadaj je le eden. Zadnji verižnik je iz umetne snovi, tako da je kolo iz lahke litine lažje. Motorja Egli ne predeluje, razen izpušne cevi, ki nima štirih glušnikov, ampak le enega. Po želji pa vgradi v motor druge dele, tako da zveča največjo moč za približno 15 KM. Bistvo tako predelane honde je v tem, da dobite veliko lažje motorno kolo, ki se pa zelo dobro drži ceste. Največja hitrost teh motorjev je do 35 km na uro večja od serijskega mo-

torja. Pa še cena tako predelane motorja: med 140 do 160 000 dinarjev.

Na način Japauta

V Franciji je najbolj znan „predelovalec“ Hondovih motociklov tvrdka Japauto. Najbolj znana modela sta 950 SS in 1000 VX typ Bol D'Or. Na modelu 950 SS so zamenjali sedež in dodali oklep, oba sta sspojena pri BMW R 90 S. Mo-

tor ima druge valje, tako da je prostornina 969 kubikov. Izpušne cevi so speljane v en glušnik, spredaj sta dva zavorna koluta. Model 1000 VX typ Bol D'Or pa je kopija zmagovalne Honde iz leta 1972. Motor ima drug okvir in kopico izboljšav. V katalogu piše: največja moč — dobavni rok 6 mesecev, motor že utečen. Cena (preračunano): 250 000 dinarjev. Motocikla ne prodajo vsakemu kupcu, ampak se sam lastnik Villaseca prepriča, če je kupec res zrel za njihovo vozilo in če ni navaden šarlatan. Poleg tega modela pa obstaja še „civilnejša“ različica v enaki obliki za 130 000 dinarjev. Motor ima 969 kubikov in največjo moč 83 KM.

Najbolj znana britanska predelovalca hond sta Rickman in Dresda. Rickman je v svetu motornih koles že dolgo znan



Motorna kolesa

Rickman honda CR 750 je ena izmed hond „made in England“. Motor in izpušne cevi so standardne, novi so okvir, kolesa s kolutnimi zavorama, sedež, posoda za gorivo in oklep. (1)
 Japauto 1000 ima motor s prostornino 969 kubikov, ki zmore 83 KM. Značilno za Japauto je poseben oklep, ki ni samo aerodinamičen, ampak

izboljša tudi lego na cesti pri največjih hitrostih. (3)
 Egli hodna 750 je verjetno najboljša različica honde. Motor je le malo navit, zato pa je lahek okvir porok za zelo dobro lego na cesti. (2)
 Honda 750 „made in USA“. Vsak komentar je odveč! (4)

po odličnih okvirjih za razne motocikle. Za hondo 750 pa ponuja okvir, zadnje vilice, blažilnika girling, kolesi s kolutnimi zavorama, polietersko posodo za gorivo, sedež in plastičen oklep. Okvir je narejen tako, da vanj privijete motor, akumulator, čistilnik za zrak, posodo za olje in vse električne dele. Gume so dunlop TT 100. Prednost tega motocikla je, da je veliko lažji in mnogo stabilnejši. Največja hitrost je tudi z nefriziranim motorjem večja od serijske, zaradi aerodinamičnega oklepa in manjše teže.

Dresda je majhna delavnica v Angliji kjer so prvotno predelovali predvsem triumphe. Zaslodeli so pa s tritonom, motociklom, ki je imel triumphov motor in Nortonov okvir. Za hondo 750 ponujajo dva različna okvirja: turistični za 356,40 funtov in športni za 378 funtov. Izpušni sistem predelujejo na dva načina: tako da so vsi štirje izpuhi speljani v en glušnik, ali pa, da po dva valja glušnik, ali pa, da po dva valja glušnik. Kolesa so na tej hondi iz lahke litine, motocikel pa tehta le 186 kilogramov. Motor je tudi nižji od serijskega.

Sosed-strokovnjak

Največji strokovnjak za predelavo motociklov je vsekakor Japonec Pops Yoshimura. Zaslodel je že kmalu po drugi svetovni vojni s predelavo štiritalčnih motorjev, za katere se je specializiral. Nato je emigriral v Ameriko, kjer je v Kaliforniji odprl delavnico. Ta se je kmalu spremenila v majhno tovarno, ki pošilja svoje izdelke po celem svetu. Yoshimuro zelo cenijo tudi v tovarni Honda, saj so z njegovimi deli predelali 750-kubične motorje, ki so tekmovali v Daytoni. Yoshimura izdeluje

za hondo 750 praktično vse dele, razen ohlajša motorja. Ponuja druge valje, tako da je prostornina 820 kubikov, izboljšano glavo, novo glavno gred, več odmičnih ih gredi, magnet za vžig, lažje uplinjače, menjalnike z spremenjenimi prestavnimi razmerji in še kopico drugih delov. Izpušni sistem izdeluje v njegovi tovarni le štirje možje in to ročno, kar traja osem ur.

Chooperji prihajajo iz ZDA

To bi bilo nekaj izboljšav na hondah, ki so namenjene normalni cestni vožnji, pa tudi dirkam. Posebno poglavje pa so v ZDA rojeni chopperji. To so motorji narejeni v enem samem primerku. Motocikel ostane nespremenjen, le obarvajo ga in naredijo nove izpušne cevi. Okvir je spremenjen in zadaj skoraj tog ter nizek. Zadaj je navadno zelo široko kolo, nekateri uporabljajo kar dva. Sprva so bili motorji teh motociklov predvsem harleyvi, danes pa so zelo priljubljeni tudi japonski štirivaljniki. Bistvo takšnega motocikla je njegova oblika. Obarvani so skorajda umetniško. Polni so kromiranih delov, le vozne lastnosti so potisnjene v ozadje, saj nekateri nimajo niti prednje zavore. Prednje vilice segajo daleč naprej, voznik sedi podobno kot v ležalniku. V svetu obstaja kopica majhnih delavnic, ki izdelujejo sedeže, posode za gorivo, zrcala in podobno opremo za takšne motorje. Največ jih je v ZDA, kjer se vozijo s takimi motocikli navdušeni mladeniči. V Evropo so ti dvokolesniki prišli šele pred nekaj leti, vendar so veliko bolj priljubljeni navadni ali pa športno predelani jekleni konjički.

