



HONDA CB 750

Blisk na dveh kolesih

Kdo ne pozna tega motorja, trenutno največjega v dolgi vrsti motornih koles, ki prihajajo iz te največje japonske tovarne motorjev in avtomobilov? Ta tovarna še pred desetimi leti ni pomenila kaj dosti. Takrat so bile moderne Vespe in nasploh skuterji, le ljubitelji so se vozili s težkimi motorji, katerih izbira pa tudi ni bila velika. Honda je začela svoj zmagoviti pohod na olimpijske motorne industrije z modeli CB 92, CB 72 in CB 77, po vzoru katerih še danes izdelujejo Laverde. Tem trem modelom je sledila honda CE 450, ki je s svojimi odličnimi lastnostmi, saj zmora največjo moč 45 KM in največjo hitrost 180 km/h, zasenčila angleške triumphe in BSAe, ki so bili takrat posebno priljubljeni. Nato je prišel tokijski salon leta 1968, kjer je stala na hondini stojnici mogočna CB 750 four, ki je povzročila pravo revolucijo. Tudi ni bila draga in s svojimi lastnostmi je prekašala vse takratne motorje. Predno vam ta motor nadrobneje predstavimo, naj povemo, da pripravljajo že nov model, ki bo imel šest valjev v vrsti in 950 ccm.

Pogonski stroj te honde je kljub štirim valjem dosti bolj enostaven kot njegova evropska konkurenca. Motor je skrbno napravljen iz najboljših materialov. To dokazujejo visoki vrtljaji, pri 8000 doseže največjo moč. Štiri valji so postavljeni poprek, so zračno hlajeni, in napravljeni iz lahke litine, bati pa tečejo v jeklenih pušah. Vrtina in hod sta 61 x 63 mm, ko da je prostornina 736 ccm. Kompresija je 9 : 1, največja moč 67 KM/8000 vrtlj./min, največji navor pa 6,1 kg/m pri 7000 vrtlj./min. Motor je štiritahten, tako kot vsi drugi iz te tovarne, razen 250 cross, ki je dvotakten. Ventili v glavi so na V, krmili jih ena odmična gred, ki je v glavi. Poganja jo enojna galova veriga,



Honda 750 spada med najboljša mo

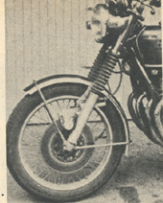
ki teče med drugim in tretjim valjem. Zmes goriva in zraka pripravljajo štirje 28 mm Keihin uplinjači, vsak valj ima tudi ločen izpušni sistem. Motorna gred je v istem ohišju kot sta menjalnik in sklopka. Moč prenašata dve verigi na sedem lamelno sklopko, ki je v oljni kopeli. Menjalnik ima pet zelo dobro izbranih prestav. Zadnje kolo poganja enojna galova veriga, ki je Ahilova peta tega motorja. Vsi gibljivi deli se mažejo tično s oljem, ki je v menjalniku in v rezervoarju na desni strani pod sedežem. Motor ima tako kot večina Hond električen in nožni zaganjač. Električno energijo daje 12 V, 210 W alternator.

Motor je vpet v dvojni cevni okvir. Sprednje vilice so teleskopske, zadnje, prav tako teleskopske, pa niso najboljše. Sprednja zavora je diskasta, upravljamo jo s pomočjo hidravlike. Disk s premerom 260 mm je privit na levi strani kolesa, na desni je prostor še za enega, ki je pa

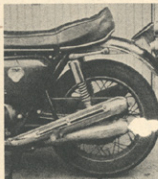
skorajda odevč, saj že eden brez težav ustavi ta motocikel. Zada je klasična bobnasta zavora s premerom 180 mm. Na sprednjem kolesu je guma 3,25 x 19, zadaj pa 4,00 x 18, obe sta japonski in zelo trdi, tako da sta dobri le za suho cesto.

Motorno kolo tehta prazno 215 kg, dolgo je 2160 mm, široko 885, visoko 1155, modosna razdalja je 1455 mm, najnižja točka je 140 mm nad cestiščem. Rajdni krog je 5 metrov, največja strmina, ki jo še premagaja, je 25%. Največja hitrost je 200 km/h, od 0—100 km/h pospeši v 5 sek., štiristo metrov brez zaleta premagava v 12,6 sekunde in porabi od 6—12 l goriva na 100 km, odvisno od načina vožnje.

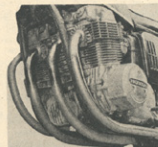
Posebno poglavje pri tem motorju je njegova oblika. Verjetno je skupaj s štirimi valji tako zlahka osvajala tržaška in ljubitelje. Čeprav je oblika klasična, je zelo skladna. Motor, izpušne cevi in kolesa se lepo skladajo z rezervoarjem in ostalimi deli. Armatura plošča je pri sedanjem modelu, to je pri K 2 še popolnejša, saj so števecema vrtljajev in hitrosti dodali še štiri lučke, ki opozarjajo voznika o delovanju motorja. Motor stane v Italiji 1 280 000 lir, k nam ga pa ne uvažamo, tako kot večine motorjev ne. Tudi ni nobenega upanja, da bi ta motocikel lahko kupovali tudi Jugoslavani, če kajpak volilci — občani ne bodo odločili drugače.



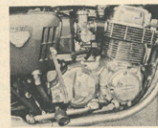
Honda je poskrbela za prvo diskasto zavoro na prednjem kolesu. Ta zavora je boljša kot bobnasta, sestavljena je iz manj delov. Zato je prvo kolo lažje, kot bi bilo z bobnasto.



Vsak valj ima svojo izpušno cev, tako da sta na vsaki strani dve.



Sprednji del okvira je spjelan med prvim in drugim ter tretjim in četrtim valjem, čistilec za olje pa je v posebnem ohišju med srednjima valjema.



Motor je silak in lepote ob enem; je tudi togo vpet v okvir na več mestih, tako da pri vožnji ni nobenih tresljev. Posoda za olje je na desni strani, je pa ob enem tudi pokrov čistilca za zrak.

vi nam mi vam

CENE ZA MOTORČKE

Rad bi zvedel za cene motorčkov herkul sportbike, bonaca 40 in bonaca super, benelli citybike in honda dax ter honda monkey. Kako bi lahko kataroga od njih kupil? Zanima me, kateri je najuspešnejši model tvrdka Anton Martin in koliko stane? Hrvoje Šoić, Pitomca

Motorno kolo herkul in dax sta štiritalna imata 1,7 oziroma 4,5 KM, podstok za herkul na zalost nimamo, bonaca pa ima 9 KM. Pri nas se jih ne da kupiti. Bonaca stane 775, benelli citybike 895, honda dax pa 998 DM. Za najuspešnejši model tvrdka Anton Martin bi lahko doleteli ker zadržajo, D8 5 V 8. Ina V motor z 3 valji in 5340 kubički. Njegova največja hitrost je 272 km/h, v Italiji pa stane 14 milijonov 200 tisoč lir.

MOTO GUZZI

V eni valih prajšnjih številc sem prebral naslov zastopnika za Moto Guzzi v Ljubljani. Pisal sem jim, pa sem dobil odgovor, da oni niso zastopnik te tvrdka. Sedaj pišem le vam v Ljubljano, ker bi rad dobil vtoreban za model falcone 500, M. J.

V Jugoslaviji imamo edinole zastopnike za BMW in motorna kolesa vzhodnih držav. Zato boste morali po vtorebran v Italijo.

DINGO CROSS IN CORSARINO

Prosimo za podatke o motornih kolesih Moto Guzzi dingo cross in Moto Marini corsarino in njih cene ter naslov zastopnika. Josip Grill, Zagreb

Dingo cross poganja enovaljni, dvo-taktni motor, z največjo močjo 1,4 KM. Ina štiri prestave in doosda največjo hitrost 40 km/h. V Italiji stane 149 500 lir. Corsarino poganja prav tak motor, le da ima 3,5 KM. Motorno kolo ima štiri prestave in največjo hitrost 70 km/h. Cene zanj nimamo. Naslove tovarn: Moto Guzzi — S.E.I.M.M. — Modello del Lario (Co.) in Moto Morini — Via A. Bergami 7, Bologna Italia.

NAVDUŠEN NAD MINIJEJ

Prosim vas bi za podatke in prospekte obeh minijev (850 in 1000). Aviomobil mi je všeč in bi ga rad kupil. Koliko kredita doblim pri nakupu tega avtomobila? Marko Pintarič, Majericova 5, Maribor

Ze 3krat smo zapisali, da nikoli in nikomur ne pošiljamo prospektov. Naše dokumentacije že zdavnaj ne bi bilo, če bi jih. Mini 850 smo testirali pred dvema letoma, test pa zapisali v sedmi številki letnika 1970, o močnejšem miniju smo pa pisali v deseti številki letnika 1968. Za ta avtomobil ne morete dobiti kredita.