

# Razkošje na dveh kolesih

**Tisoč kubična honda CBX je višek japonske motociklistične ustvarjalnosti – Za osnovo pri načrtih je služil motor legendarnega dirkalnika iz šestdesetih let – Fantastične zmogljivosti in varna vožnja**

Malokateri motocikel je dvignil toliko prahu, nasprotujočih si mnenj, hvale in graje kot honda CBX. Ljubitelji hondinih motociklov so spomladi 1978 dril v trgovine in trgovcem za majhne denarje prepuščali skoraj nove Gold Wing, ki so jih z doplačilom zamenjali za novo CBX, tisočkubični šestvaljnik, s pogonom na verigo in z vso eksotiko, ki je do sedaj vozilo na dveh kolesih ni poznalo.

## ZAKAJ RAVNO ŠESTVALJNIK?

Pri Hondi so kmalu opazili, da so se z modeli CX in Gold Wing le malce preveč »amerikanizirali«, za Evropo pa ni bilo na voljo pravega »litraša«. Z modelom CBX so izdelali enega najmočnejših, gotovo pa najbolj ekskluziven motocikel, kar jih je do sedaj prišlo z daljnjega vzhoda.

Pri načrtih so se nedvomno naslonili na zasnovo, po kateri so gradili šestvaljne dirkalnike, ki so v šestdesetih letih puščali za seboj domala vse, kar je takrat z več ali manj uspeha ropotalo po dirkalnih stezah Evrope. Japonci so špekulirali z eksotiko in uspeh je izpolnil pričakovanja. Ne samo v Evropi, tudi v Ameriki je model CBX kljub nekaterim novim »tisočkom« še vedno kraljica motociklističnega sveta.

Lahko bi ji rekli logičen odgovor vsem fantazijam povprečnega motorističnega navdušenca. Šest valjev, 24 ventilov, dve odmični gredi v glavi, pa šest bleščečih izpušnih cevi, združenih v dva glušnika, o vseh teh rečeh so motoristični fantasti do nedavnega le sanjali.

Puritanci so se seveda tukaj oglasili, vendar tokrat neupravičeno. CBX je le štiri centimetre širša od klasične CB 750. Premeteni Japonci so premaknili alternator in vžigalni sistem nad menjalnik in s tem naredili šestvaljnik z merami štirivaljnika! Če upoštevamo še



*Kljub velikosti in teži je motocikel lahkoten in prijeten za vožnjo celo po mestnem vrvežu in ob počasni vožnji*

trud, ki je bil potreben za primeren izpeljavo izpušnega sistema, nam je kmalu jasno, da je pred nami pravi športnik.

## MOTOR

Kot smo že rekli, za japonske inženirje šestvaljnik ni bil nič novega. Težave so nastopile, ko so poizkušali narediti motor čimbolj

ozek, kar pri šestih valjih in 1000 kubicah ni najbolj lahko delo. Glavna gred je prava mojstrovina. Je 120-stopinjska, par pa tvorijo čeli 1 in 6, 2 in 3, ter 3 in 4. Vžigalni interval je vsakih 120 stopinj in tehniko so tako dobili popolno mehansko ravnovesje. Tisti, ki bo pri





tem motorju pričakoval tresljanje, bo razočaran!

Gred leži v sedmih drsnih težajih, zobnika za prenos na odmične gredi in vmesno gred pa sta na sredini gredi. Prenos na vmesno gred je prek Morse-verige, od tu pa preko posebnega zobnika na večlamejno sklopko. Odmične gredi v glavi krmilila dve zobati venigi, ki sta skoraj nesišni. Izpušna ventila sta dovolj narazen, da ne more prihajati do toplotnih deformacij v materialu.

Mogočen stroj diha skozi šest podtlacanih uplinjačev premera 28 mm, ki so rahlo obrnjeni navznoter. Zanimivo je tudi to, da ima pospeševalnik le uplinjač, ki polni vse kanale.

Olje iz karterja maže poleg motorja tudi petstopenjski menjalnik in sklopko. Oljni filter je razkošen in dovolj dostopen za hitro menjavo.

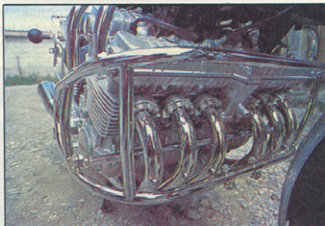
#### OKVIR JO VČASIH IZDA

Ali ste se že peljali z letalom? Če ste pospeševanje pri vzletu prenašali z neprijetnimi občutki, potem nikar ne sedite na CBX! Človek kar ne more verjeti, da je iz mirovanja do vrtoglavih hitrosti 180 in več km na uro možen tako hiter premik! Pri močnem pospeševanju se izplača trdno zgrabit krmilo, sicer se lahko zgodi, da vam vse skupaj uide iz rok. Pospeškovo nismo merili, vendar, če verjamejo testom, po katerih velika honda pospeši v 400 m od 0 na 186 km na uro v času 11,5 sekunde, po-

**Kraljica z daljnega vzhoda je težka, a le dokler se ne odpeljete. Občutek teže izgine že po nekaj metrih vožnje**



**Vse je na svojem mestu, ničesar preveč, nič ne manjka. Merilno hitrosti in obratomer sta različna tudi poncili**



**Vsakemu od šestih valjev pripadajo po štiri ventili v glavi, ki ju krmilita dve odmični gredi. Iz šestih pazljivo izpeljanih izpušnih cevi zapiha, če hočete, kar 105 KM!**

tem je to pravi projektil na dveh kolesih!

V razvojnem oddelku tovarne Honda so se očitno zelo trudili, da bi čimbolj zmanjšali učinek teže celotnega motocikla med vožnjo. Delno jim je to tudi uspelo, na prvi pogled je CBX na moč neroden motocikel. Že prvi kilometri pa no-

vega voznika prepričajo, da se je krepko zmotil. Tisočkubični orjak je namreč presenetljivo spreten tudi pri manjših hitrostih in v gostem prometu. Skrbno izbran kot sprednjih vilic omogoča lahkotno manevriranje pri še tako majhnih hitrostih.

Zaradi tega pa honda plačuje

davek pri dolgih, hitrih ovinkih. Nikakor ni šlo brez rahlega zvlajanja, ki sicer ni bilo nevarno in ni kazalo znake naraščanja, vendar je bilo pristono. Motocikel, ki smo ga preizkušali, je bil opremljen z japonskimi gumami. Zamenjava a katero od evropskih firm bi prav gotovo pripomogla k boljji legi.

Tudi zaviranje je daljših ovinkih je predstavljal določen problem. Masa mogočnega motocikla je naredila svoje in nismo se mogli znebiti občutka, da nas hoče pri zaviranju potegniti iz ovinka.

Sicer pa velika honda rada »pade« v ovinek, pa tudi »pobrat« jo ni preveč težko, če se posebej, če se pri tem zavadamo, da vozimo tisočaka, in še šestvaljno po vrhu!

Zavore so za 250 kg težak motocikel zadovoljive, res pa je, da jih nismo imeli možnosti preizkusiti v ekstremnih razmerah, pri pregrevanju in podobno. Slišali smo, da se pri velikih obremenitvah ovi sprednjih zavor rahlo vdajajo in zgodilo se je, da se je ročica na krmilu vgreznila do konca. Na našem motociklu teh težav ni bilo, čeprav smo velikokrat krepko »ožalili« ročico na krmilu.

#### DOBRO OPREMLJENA

1047 kubična kraljica cesti je skrbno opremljena z vsem potrebnim, kot se spodobi za vrhunski motocikel. Tudi položaj voznika je bil očitno skrbno preštudirano, saj smo dobili vtis, da se da brez težav preživeti ves dan v sedlu te japonske lepote, še več, dan se nam je zdel celo prekratek!

Kopkit je razkošno opremljen, merilnika hitrosti in vrtljajev sta dovolj različna, le zelena lučka za nevtralni položaj menjalnika je nekajkrat zastajala, kar prav gotovo ne velja za vse CBX. Krmilo je dvodelno in omogoča individualno nastavitve, kar do sedaj pri Japoncih ni bilo v navadi, saj smo bili prisiljeni na široka krmila, ki so »vlekl« komolce navzven. Stopalka za noge so športno pomaknjene nazaj in močno se boste morali potruditi, če se vam bo zahtelo praskanja v ovinkih.

Sicer pa, 105 KM, ki vam jih ponuja eksotična lepota z Japonске, je nedvomno namenjeno tudi športni vožnji, zato kar brez strahu, na motor se ni mogoče nasloniti, saj honda CBX še zdaleč ni tako široka, kot se zdi. Pacca pa si nikar ne privoščite, rezervni deli so astronomsko dragi in že nekaj odgrniti bo močno pretreslo vaš bančni račun!

