

Test:

## HONDA CUB 50 STANDARD



V zgodnjih šestdesetih letih so konstruktorji J. Jozif, J. Rafl, E. Ritschl, V. Bezouška in J.

Pivnec z razvojnega oddelka Jawa dokončali delo na dveh izvedbah centrifugalne avtomatske sklopke. Ko so novost že uvajali v serijsko proizvodnjo, je tisk objavil zapis o Hondinem mopedu 50 cub z avtomatskim prenosom moći.

Jawa je uvozila Hondin moped, ga razdrila in ugotovila, da je sklopka pravzaprav enaka.

**J**awina sklopka je bila paten tirana in Honda je v različnih državah, kjer so prodajali model cub zašla v težave. Jawini pravni zastopniki so zadevo uspešno izpeljali: Honda je plačala odškodnino.

Moped 50 cub pa je še vedno prodajna uspešnica, kljub desetletjem, ki jih ima za seboj. Leta se seveda poznaajo, njihove teže pa ne čutita ne moped ne voznik. Nenavadno, mar ne?

Odgovor seveda da že sam pogled na moped, ki ga na našem trgu srečujemo prvič, kot odraz posluha novomeškega podjetja Mel Racing Shop. Honda cub 50 je namreč garač, sodo-

# GARAČ

ben oslič v pravem pomenu besede in dejanje. V manj razvitem svetu dobro prodajan moped.

Skozi desetletja se ta ni bistveno spremenjal, kajti konstrukcija je podrejena ekonomiki in traj-

nosti ob najmanjših stroških. V Evropi je bil moped sicer že od svojih prvih dni predstavljen predvsem na angleškem in francoskem trgu, najbolj doveznih za klasično in preprosto tehniko.

Toda na cestah, kolikor daleč seže spomin, jih prav veliko ni bilo videti. Povsem drugače pa je v Sredozemlju, Afriki in Aziji. Pač tam, kjer denar in potrebe ljudi praktičnost postavljajo pred mo-



*Honda 50 cub:  
design in  
uporaba  
konstrukcija iz  
šestdesetih let*



vzidh ugodja, ko pogled drsi prek mehkih linij vtisnjene v pločevino. Honda cub doživlja drugo mladost. Mehke linije iz obdobja motociklistične klasike postajajo v tem času moda, ki jo narekujejo Japonci.

Honda cub je silno simpatičen moped. Zelo naraven v uporabi. Prednje vilice, ki se prek para vzmetenih nihajnih ročic opirajo na prednje kolo, in zadnje nihajne vilice, oprte na par klasičnih teleskopskih blažilnikov, skupaj z izdatno dimenzioniranim in mehko podloženim sedežem, zagotavljajo med vožnjo brezhibno udobje. Celoten moped je uravan na udobje. Razdalja med sedežem, nožnimi oporami in rahlo nazaj ukrivljenim krmilom dovojuje pokončno, udobno sedenje. Vse ročice in stikala so preprosti, mehki, delujejo natancno. Na videz so robustni, trajni.

**R**obustnost in trajnost pa sta tudi odlike enovaljnega, štiritaktnega motorja, ki je vodoravno ležeč obešen v okvir, zvarjen iz hladno oblikovane je-

do. V tistih krajih je honda cub pogost in cenjen moped, v druščini podobnih dvokolesnikov, ki še vedno prihajajo iz proizvodnih obratov najbolj blestečih motociklističnih znamk. Opazovalec, navajen vse najmodernejše motociklistične tehnike, je seveda presenečen nad množico nič kaj modnih dvokolesnikov z jasnim žigom petdesetih in šestdesetih let, ki trezno razmišljajočemu ljudstvu briljantno dobro služijo v vsakdanjem utripu življenja.

Pred kakim letom bi sodobnih oblikovalskih prijmov vajeni opazovalec malemu Hondinemu mopedu oporekel, da je grd kot spaka. Še danes se kdo posmehljivo zahahlja. Tistem, ki jih srce vleče v lepe stare čase, uide

klene pločevine. Kljub temu, da je motor velikoserijski izdelek z nizko proizvodno ceno, je lepo izdelan, sijoče lakirani površin, priročen. Vzga lahko: ročica čoka je privijačena pod električnimi stikali na levi polovici krmila, preklopni nožni zaganjač pa iz motorja štrli na desni, za nožno oporo. Dovolj je rahel pritisk in motor se komajda slisno oglaši, tako da v mestnem hrupu celo podvomiš, ali je včikal. Za soseščino in lastna ušesa prijetna lastnost, pa čeprav sem v Grčiji videl mladež, ki originalni izpuh raje nadomesti s športno zvenecem, s prikovenčeno tablico, da je izdelek znanega frizerja Yoshimure. No, ja, tudi to je mogoče.

Motor je opremljen s centrifugalno avtomatsko sklopko in klasičnim tristopenjskim menjalnikom. Zanimiva kombinacija. Ročice za sklopko torej na krmilu ni, menjalnik pa krmili nožna prestavnica ročica v obliki tehtnice, kot so jih imeli motocikli pred nekaj desetletji. Danes se zdi ne-navadno: nožni prsti potiskajo ročico v višjo prestavo, peta prestavila nazaj v nižjo. Ne vidite prednosti? Ja, ko je bil čevelj še drag, ga je bilo le tako mogoče.



*Krmilo:  
preprosta stikala,  
pregleden  
merilnik hitrosti  
s kontrolno lučko  
za prosti tek in  
smerokaze,  
prigrajeni  
smerokazi in  
pregledni  
vzvratni ogledali.*

obvarovati, kajti s prestavno ročico je v stiku le podplat.

Moped in zanj skonstruirana dodatna oprema so v celoti nаклонjeni vozniki. Moped varuje voznika z bogato ukrojenimi blatniki privihanimi v strešico, ki varuje pred pršenjem vode izpod koles. Pogonska veriga je povsem zaprta v pločevinast ščitnik, ki varuje pred nesnago in podaljšuje življenjsko dobo. Čep na ščitniku pa omogoča preprost nadzor nad verigo in podmazovanje. Kolena varuje pred vlagom in mirazom plastični ščitnik, poveznjem čez okvir. Nanj je z notranje strani privijačena preprosta kljuka za varno prevažanje nakupovalne torbe. K bogati dodatni opremi sodi preprost, toda učinkovit vetrni ščitnik iz optično kvalitetne plastike, ki se podaljšuje v zaslonko iz mehke plastike, da so na toplem in suhem tudi roke. Za temperaturno bolj nehvaležno okolje pa seznam dodatne opreme vsebuje še par nekakšnih rokavic, ki ostanejo nataknjene na krmilu.

Da je moped že v osnovi namenjen drobnim podjetnikom, kurirjem, poštarjem in množici tistih, za katere avtomobil ni dosegлив, se pa kopijo v preoblikici prtljage, je očitno, ko si ogledaš ponudbo prtljažnikov: serijsko je privijačena »ploščad« za sedežem (vrhni kovček, top case, smo na prtljažnik privijačili sami), na voljo je prtljažnik, ki ima prostor nad prednjim blatnikom s torbo za prtljago, tu je še

predal, ki sede v gornji del ščitnika nog, pa bočni nosilci ob sedežu za valjasto prtljago (na primer za časopise). Za sedežem pa je pritrjena še ključavnica za privenjanje čelade.

Vse ključavnice odklepa en ključ: krmilo, čep posode za gorivo pod preklopnim sedežem (poleg tudi merilnik količine goriva), ključavnico za sedežem.

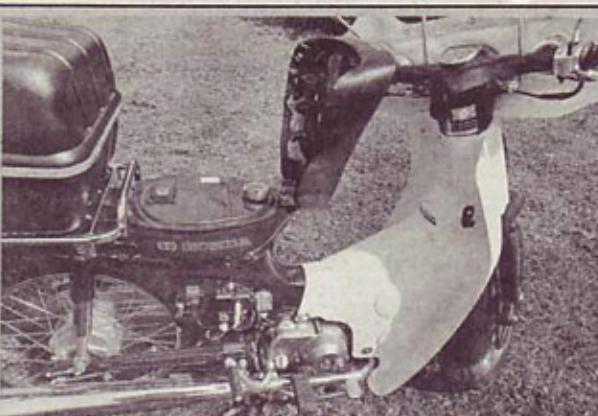
Za vožnjo pripravljen moped tehta 86 kilogramov, kar glede na obilico pločevine, iz katere je ukrojen, ni veliko. Še vedno je toliko lahek, da ga je mogoče brez napora ročno prestavljati in z luhkoto parkirati na sredinsko stojalo. Tudi polno obteženega zmora motor z močjo 4,5 KM pri 7000 vrtljajih v minutu iskro potegniti, tudi v strme klance. Avtomatska sklopka in tristopenjski menjalnik deluje mehko in natanko in sta v mestni gneči udobju močno v prid. Menjalnik je ugodno stopnjevan, s kratko prvo prestavo za speljevaje in vožnjo v ostre klance.

Bobnasti zavori sta zmogljivostim mopa v celoti kos: prednjo krmili ročica na krmilu, zadnjo pa velik zavorni pedal. V vožnji se blagodejno izkaže zasnova prednjih vilic, saj se prednji del ob zavirjanju s prednjo zavoro ne poseda. Tudi zato je vožnja udobnejša.

Mitja Gustinčič

Foto: Srdan Živulović

Honda 50 cub je za današnja merila malce nenavadni moped, ki pa s svojimi klasičnimi linijami postaja zanimiv. Da je uporaben in varčen, pa je dobršen del sveta že spoznal: fotografija iz Aten je brez komentarja zgovorna.



Pod preklopnim sedežem je posoda za gorivo, pod privijačenim bočnim pokrovom pa elementi električne napeljave.

## Tehnični podatki

**Motor:** enovaljni – širokitni – zračno hlajen – vrtina in gib 39 x 41,4 mm – prostornina 49 cm<sup>3</sup> – kompresija 9,5:1 – največja moč 4,5 KM pri 7000 vrtljajih/min – največji mom. 5,2 Nm pri 4500 vrtljajih/min – uplinjač kethin – neosvinčen benzin – brezkontaktni elektronski vžig – akumulator 12V 4Ah – nožni zaganj.

**Prenos moći:** primarni zobiški prenos – centrifugalna avtomatska sklopka – tristopenjski menjalnik, prestavno razmerja: I. 3,181; II. 1,823; III. 1,190; – veriga na zadnje kolo

**Okriv in vzmetenje:** monocoque iz hladno oblikovane jeklene pločevine – motor je v okvir obesen – spredaj vilca v vzmetenimi nihojnim ročicami – zadaj nihojne vilice s parom teleskopskih blažilnikov

**Kolesa in gume:** jekleni kolesa obroči z žičnimi napravami – guma spredaj 2,25 – 17 – guma zadaj 2,50 – 17

**Zavore:** spredaj in zadaj bobnasta zavora, mehansko krmiljenje

**Mere in teža:** dolžina 1840 mm – širina 660 mm – višina 1010 mm – višina sedeža od tal 730 mm – teža motocikla pripravljenega za vožnjo 86 kg – največja dovoljena obremenitev 130 kg – posoda za gorivo 4 litre, od tega 0,8 litre rezerve

**Zmogljivosti:** največja hitrost 50 km na uru – poraba goriva na testu 1,7 litra na 100 prevoženih kilometrov

**Zastopa:** MEL Racing Shop Novo mesto, Ljubljanska 27, 68000 Novo mesto

**Cena:** 3680 DEM (dajatve vstete)

