



Youngtimer u pravom smislu riječi

Njezina starija i jača sestra je poznata Honda 900 Bol d' Or. Ovaj slabiji model slijedi njezin atraktivan izgled i razvija solidne performanse. Radi svoje cijene bio je izuzetno dobro prihvaćen, kako na europskom tržištu, tako i na prostorima bivše države, u vrijeme dok su načini uvoza stranog motocikla sličili naprednim vježbama Davida Copperfielda

PIŠE: ŽELJKO KARALIĆ

Honda CB 750 F pripada drugoj generaciji modela iste oznake i zapremine, s tim što su napravljeni znatni pomaci u tehnici i dizajnu. Iako danas pripada klasičarima, početkom 80-tih motocikl je bio predmet želje mnogih koji su danas u "najboljim" godinama. Model se proizvodio od 1980. do 1983. godine, bio je opremljen četverocilindričnim zrakom hlađenim agregatom s četiri ventila po cilindru. Razvijao je snagu od 79 KS pri 9 000 okretaja i okretni moment od 66 Nm

pri 7 000 okretaja. Potrebno je naglasiti da se paralelno proizvodio i model CB 750 F II koji se razlikovao po punom oklopu koji je odlično štitio vozača od struje vjetra u vožnji i neugodnih atmosferskih utjecaja. Prednja vilica ima promjer šipki od 35 mm bez mogućnosti ugađanja tvrdoće opruga, a stražnji se sastoji od dva amortizera koji imaju ugađanje prednapona opruge i povra-



Radi mlade, rastava braka nakon 23 godine

● Vlasnik motocikla na slikama je Željko Vukojević koji je svoju CB 750 F kupio davne 1981. godine, a prvi put je registrirana tek 1983. godine. Motocikl je tada koštao 10.800 DEM do registracije. Od tada do danas prešao je 44.000 km uz redovne servise i održavanje. Za to vrijeme je osim potrošnog materijala (kočione pločice, gume, lanac, akumulator) promijenio ispušne topove, jedan ispušni ventil, rotor i fazni lanac. Originalni rezervni dijelovi su dosta skupi, ali odgovaraju mnogi dijelovi s modela CB 900 F Bol d' Or i CB 1100 F. Prema njegovim riječima motor ga je služio odlično uz male troškove eksploatacije. Danas je Željko postao vlasnik nove Honde i traži nekoga tko bi udomio motocikl iz Retrovizora.



ta u pet stupnjeva. I kočnice su za to doba bile napredne jer su dvostruke diskove (275 mm) zaustavljale čeljusti s dvostrukim klipovima, a na stražnjem kotaču je disk s jednoklipnom čeljusti. Atraktivan dizajn motocikla slijedili su naplatci s pet krakova (tzv. ComStar naplatci) dimenzija 2,15X19 naprijed i 2,15X18 straga, s gumama 3,25 H 19 i 4,00 H 18 (zamjenske 100/90 V19 TL, odnosno 120/90 V18 TL). Visoki okvir odgovoran je za "shimmy" efekt u dugačkim brzim zavojima, a nama se čini kako bi se određeni pozitivni pomaci mogli napraviti ugradnjom tvrdih opruga iz ponude aftermarketa i uporabom ulja veće gustoće. Položaj na motociklu je odličan, kako za vozača, tako i za suvozača, a visina sjedala od tla iznosi 78 cm. Dobro odmjerene točke upravljač-sjedalo-oslonci za noge čine Hondu punim pogotkom za dulji boravak

na cesti. Toj činjenici ide u prilog i podatak da spremnik goriva ima zapreminu 19,6 litara, što je uz potrošnju od 7,3 litre dovoljno za 250 km autonomije. Težina Honde CB 750 F s punim spremnikom iznosi 256 kg, što je prije više od 20 godina bila uobičajena težina. Prema testovima Honda u solo vožnji «potegne» do 200 km/h, a u društvu sa suvozačem ta vrijed-

nost ne prelazi 180 km/h. Za ubrzanje 0-100 potrebno je 4,5 sekundi, što je odličan podatak s obzirom na omjer snage i težine. Njezini direktni konkurenti na tržištu su bili Kawasaki Z 750 i Suzuki GSX 750, koji su i po performansama vrlo blizu jedni drugima, ali njih ne vidamo na cestama poput Honde.

Dobre osobine CB 750 F su robusni motor koji voli okretaje, ugodan položaj u sjedalu za vozača i suvozača, te još uvijek dopadljiv oblik. Loše osobine su skupi originalni rezervni dijelovi, nestabilnost okvira u dugim, brzim zavojima i kočnice koje imaju neprecizno doziranje. ■

