

PRØVEKØRSEL

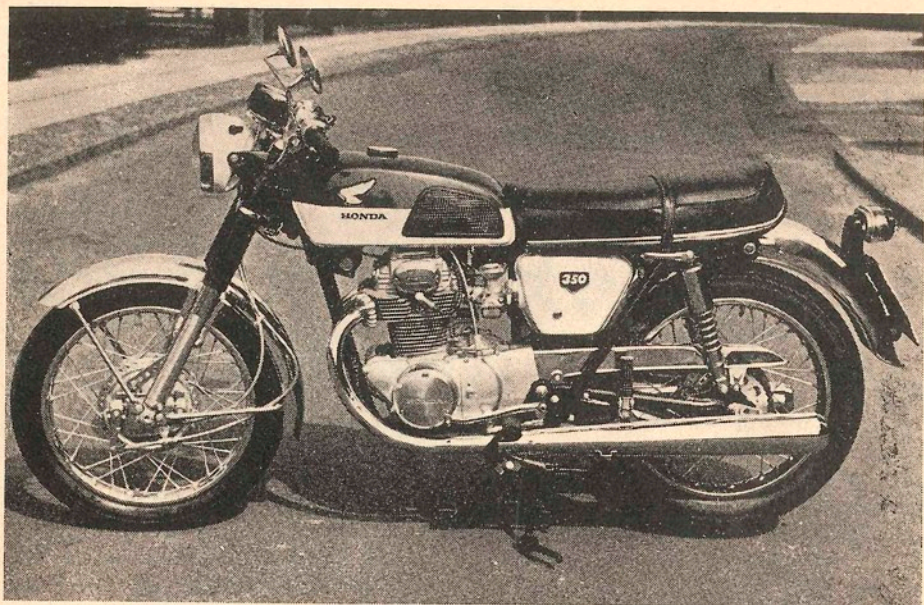
HONDA
CB 350

Særtryk af Skandinavisk Motor Journal nr. 10, 1968

IMPORTØR

SKJOLD-P.

Vodroffsvej 56 . 1900 København V . Telf. (01) 35 13 10



Honda CB 350 kunne med rette bære betegnelsen Touring/Sport, for den kan det hele. Udformningen og detaljerne er lige så vellykkede som konstruktionen, når man ser bort fra lygten, der også på denne maskine er for lille og med for svag lysstyrke. Bag sidedækslerne af plastic er der luftfilter og værktøj, sadelbetrækket giver meget stor friktion, således at man sidder fast på maskinen også under hård opbremsning, og motoren er fuldstændig olietæt.

	<p>PRØVE KØRSEL</p>
<p>MOGENS H. DAMKIER</p>	

HONDA

CB 350

Af en eller anden grund har mange mennesker accepteret den store forskel, der kan være på biler – f. eks. en Jalta og en Jaguar type E – medens en motorcykel må være en motorcykel. Bevares, med lidt forskel i konstruktionen og med forskel-

lige navne, men dog på to hjul og derfor altså slet og ret en motorcykel. Disse mennesker vil uvægerligt stejle en del over prisen på en Honda CB 350, for den koster kr. 9.053,-, og det er temmelig meget for en maskine på 325 ccm, når man slet og ret sammenligner volumen og pris. Hvis man i stedet for Hondaens 36 hk i samme klasse vil nøjes med 29 hk, kan man for 7000 kroner få en Triumph T 90, og for kr. 9100,- kan man få 42 hk i en Triumph Daytona. I Hondaen får man så fem gear og selv-

starter samt forskellige raffinementer, som englænderne ikke kan byde på i denne prisklasse. En Honda CB 350 er en maskine for liebhavere og navnlig for motorcyklister, der sætter pris på et fint maskineri og på en maskine med virkelig fremragende køreegenskaber. Det bliver altså næppe en maskine, man vælger til løsningen af et dagligt transportproblem, for det kan gøres for en billigere anskaffelsespris, men for de virkelige entusiaster er den pengene værd.

Motoren

I det store og hele følger motorkonstruktionen de tidligere Honda motorer, men der er selvfølgelig visse detailændringer. Den to-cylindrede motor er bygget sammen med en fem-trins gearkasse i et fælles krumtap-/gearkassehus, der er deleligt efter en vandret linie. Krumtap-huset tjener samtidig som oliesump (vådsumpsmøring), og for at forhindre olie-stænk og olieskum i at blive slynget op på cylindervæggene i alt for rigelige mængder er der under krumtapakslen anbragt en separatorplade, der ved kørsel på ujævn vej og under andre omstændigheder forhindrer olien i at skulpe op på krumtapslagene.

Krumtapakslen er lejret i tre rullelejer og et sporkugleleje – sidstnævnte yderst i træksiden. Midt på krumtapakslen mellem de to midterste hovedlejer sidder et kædehjul til knastakselkæden. Plejlstængerne er lejret i nålelejer, og den flydende stempelpind drejer i en glat boring – en flydende stempelpind vil sige, at pinden kan dreje både i stemplet og i plejlstangsjøet. Stempelpinden er forsat 1,0 mm fra midtlinien for at aflaste det store sidetryk, der opstår umiddelbart efter øverste dødpunkt, hvor forbrændingstrykket er størst – jo mere lodret plejlstangen står disse få grader efter top, des mindre bliver sidetrykket.

De to letmetalcyindre er støbt i en blok med indpressede foringer. Stemplerne kan leveres i fire overstørrelser med et spring på 0,25 mm, og når man har boret op til 1,0 mm, skifter man foringerne ud

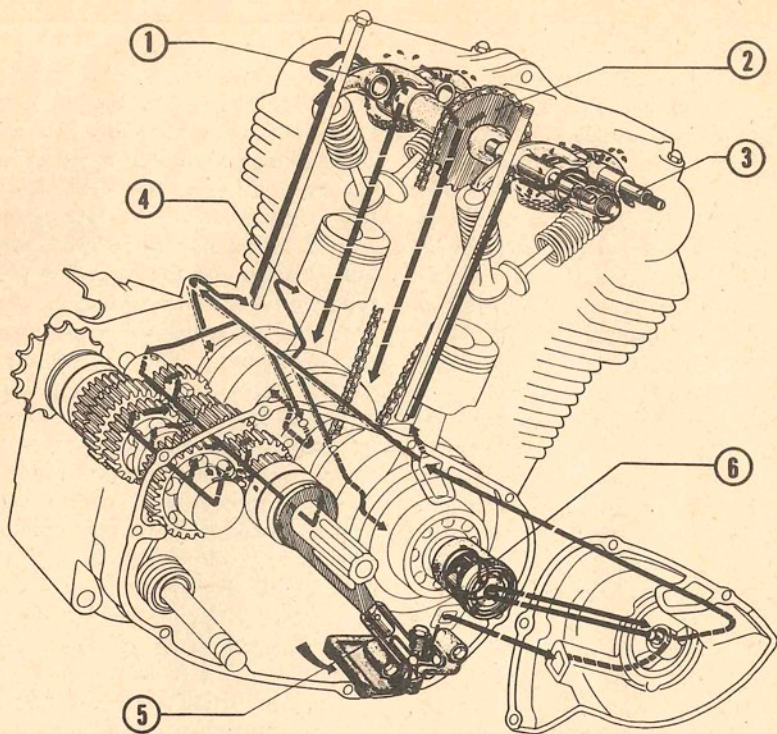
– altså er der stor levetid i motoren, blot man ikke mishandler den ved ukyndig reparation.

Mellem de to cylindre er der en tunnel til knastakselkæden. Til bagsiden af cylinderblokken boltes kædestrammeren, der aktiveres af en fjeder og af olietryk-ket. Strammeren bærer både en føringsrulle og en strammerrulle, og på forsiden af tunnelen er der en gummibeklædt glideskinne, der skal forhindre kædestøj. Systemet gav for øvrigt anledning til en del spekulationer fra min side, for under indkøringsperioden hørtes en bankelyd, der mindede meget stærkt om en ventil med for stort spillerum, men kun i tomgang. Blot omdrejningstallet blev forøget lidt, forsvandt lyden totalt, og det viste sig, at det var knastakselkæden, der gav lyd fra sig, men ved stigende omdrejningstal (ca. 2500 omdr./min.) fik det forøgede olietryk indflydelse på kædestrammeren – en servicemeddelelse fra fabrikken bekræftede denne teori.

Cylinderblokken og topstykket samles over otte gennemgående stagbolte, og – hvad der er lidt usædvanligt – man tager knastakselhuset og topdækslet med i denne samling. Når topstykke og cylindre skal efterspændes, har man altså uden videre otte lukkede kronemøtrikker øverst på motorblokken, og de er tilgængelige, når man vipper tanken frem.

Knastakslen aktiverer de skråtstillede ventiler over vippearme monteret på fire ekscentriske vippearmsaksler. Indstilling af ventilspillerummet sker ved at løse en kontramøtrik (under sidedækslerne på topstykket) og dreje akslen med en skrue-trækker i den dertil indrettede kærve. Der er naturligvis fire inspektionspropper beregnet for søgerbladet.

Da motoren er beregnet for store omdrejningstal (over 10.000 omdr./min.), må ventilmekanismen være så let som mulig, og derfor er vippearmene smedet med I-profil i krommolybdænstål med hårdmetal lagt på trædefladerne. Tændingens centrifugalregulator og de to afbryderkontakter drives direkte af knastakslen.



Motorens smøresystem, der også omfatter gearkassens hovedaksel. Tallene henviser til: 1) Vippearmsarm, 2) Knastakselkædehjul, 3) Vippearmsaksel, 4) Olietryk til kædestrammer, 5) Enkeltvirkende stempelpumpe, 6) Centrifugalfilter.

Smøresystemet består af en enkeltvirkende stempelpumpe, der drives af en plejlstang fra en ekscentrik på koblingen, og da udvekslingen mellem krumtapaksel og kobling er 3,714:1, får man med nogenlunde normale pumpedimensioner en reduktion i antallet af pumpe­slag, men dog ikke i samme målestok, som man kender det fra snekkedrevne pumper. Men olie­pumpen har også lidt at se til, for den skal også smøre gearkassens hovedaksel.

Selve smøresystemet er for så vidt lige­til, men det omfattes af en mængde kanaler i de forskellige stykker gods nøj­agtig som i en engesk maskine. Fra olie­sumpen suges olien gennem en si op i pumpen, hvorfra den trykkes ud i højre sidedæksel og ind i centrifugaloliefilteret på krumtapakslen. Så var det selvfølgelig en nærliggende og fristende mulighed at

sende olien videre ind gennem krumtap­akslen, men de meget ærede konstruktø­rer hos Honda spiller ikke i det lotteri, hvor der med tiden kan optræde en risiko i den sidste ende, så derfor har man som i en bilmotor et galleri, der forsyner de midterste hovedlejer og sidelejerne samt plejlstangslejerne med ensartet tryk. Fra dette galleri går to kanaler boret i krum­tap­husets øverste del og i cylinderblokken op til knastaksel­lejerne og vippearmsak­sel­lejerne, en anden forgrening går til knast­aksel­kæde­strammeren, og endnu en for­grening går til gearkassens hovedaksel. Forlagsakslen smøres ved stænksmøring.

Lige så omhyggeligt er motorens udluft­ning udformet, skønt denne motor i så henseende byder på langt mindre proble­mer end andre twin-motorer af andet fa­brikat. Honda har nemlig – i det mindste i vore øjne – indlagt sig uvisnelig hæder

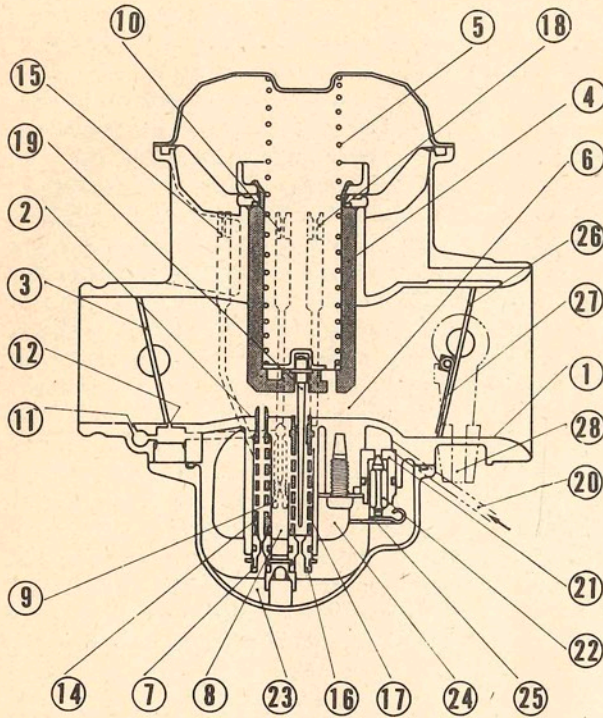
ved at tænke og at regne på egen hånd, idet man har frigjort de to cylindres takter fra det geometriske mønster for i højere grad at beskæftige sig med kræfter, reaktioner og afbalanceringsproblemer. Det er ikke noget nyt for netop denne motor, for Honda har hele tiden ladet de to stempler arbejde mod hinanden således, at det ene stempel var i top, når det andet var i bund, ganske som i en to-cylindret to-takter. I en to-cylindret parallel fire-takter kan man på den måde umuligt få en forbrændingstakt for hver 360° krumtapdrejning, men man får en bedre afbalancering, idet man navnlig får reduceret ubalancen fra andenordenskræfterne. Vi har tidligere behandlet dette emne indgående, men det skal ganske kort gentages, at man ved afbalancering af en motor med en enkelt eller to parallelle cylindre ikke kan finde en endegyldig faktor for afbalanceringen ved øverste og nederste dødpunkt, hvor stemplet ikke bevæger sig med samme distance i forhold til krumtapvinklen. Når de to stempler i en almindelig twin følges i den op- og nedadgående bevægelse, får man tilsvarende store andenordenskræfter, der forplanter sig som vibrationer i maskinen, men når man lader de to stempler arbejde mod hinanden som i en to-takter, får man de halve, og modsat rettede værdier, hvilket giver langt mindre vibrationer. Til gengæld får man ikke de regelmæssige og geometriske symmetriske forbrændingsimpulser, men da omdrejningstallet ved tomgang ligger i nærheden af 1500 omdr./min., skal man have et ualmindelig følsomt øre for at opfatte denne lille og underordnede mærkværdighed – jeg mener selv at have et ret følsomt og trænet øre overfor motorer, men jeg kan med min bedste vilje ikke opfatte nogen uregelmæssighed. Derimod kan jeg konstatere, at vibrationerne i maskinen er yderst beherskede.

Fra krumtapakslen overføres momentet til koblingen gennem tandhjul (dobbelt), og koblingen er udformet som en almindelig våd flerpladekobling på gearkassens hovedaksel. Gearkassen er også

ret ortodoks, blot skal det bemærkes, at der er fem udvekslingsforhold, og skiftekulissen er cylindrisk med tre skiftegafler. Momentet overføres til baghjulet fra forlagsakslen gennem kædehjul og en uindkapslet kæde, hvilket stort set er den eneste indvending, vi har mod denne maskine. Efter 1200 km var der på motoren ikke så meget som en fedtplet, men fælg på baghjulet var tilstænket af kædefedt. Det gør ikke så meget, men den uindkapslede kæde skal med meget hyppige mellemrum renses og smøres (indsmeltes i fedt), og det har nu aldrig været noget oprivende morsomt arbejde.

Motorens tilbehør består af en vekselstrømgenerator med mærker til ventil- og tændingsindstilling, en ensretter monteret som en enhed til hurtig afmontering, og også de to tændspoler er monteret som en enhedsblok. Selvstarteren er en ganske almindelig el-motor, der giver forøget moment gennem et planetgear med et kædehjul på den nedgearede udgang. Kædehjulet trækker over en kæde et medbringerarrangement af samme konstruktion som et friløb monteret i koblingen. Starteren aktiveres over et relæ udformet som en solonoid, hvilket vil sige en elektromagnetisk spole, der med tilsluttet strøm aktiverer et anker, på hvilket en kontakt er anbragt. Mærkeligt nok har der aldrig været noget i vejen med startrelæet på de tidligere Honda-modeller – bortset fra undtagelser – men alligevel har man fremstillet et nyt relæ, der omgående er gået i stykker – uden undtagelser. Hvorfor og hvordan sker sådan noget i grunden? Indtil nye og bedre relæer kommer frem, sker der ikke noget ved det, for motoren er uhyre let at starte på den almindelige kickstarter.

Der er to karburatorer af en type, som minder om S.U. Begge karburatorer er monteret i gummi til begge sider, hvilket vil sige, at der er en solid gummibøsning mellem motorens indsugning og karburatoren blandt andet af hensyn til varmeisolering, og mellem karburator og luftfilter er der også gummi.



Et snit gennem karburatoren. Tallene henviser til: 1) Luftindtag, 2) forsnavring (venturi), 3) gasspjæld, 4) vacuumstempel, 5) fjeder, 6) primær forsnavring, 7) primær hoveddyse, 8) kanal til 9) tomgangsdyse, 10) tomgangsluftdyse, 11) tomgangskanal, 12) udligningskanal (bypass). »Luftskrueen« 13) er ikke vist på denne illustration, men det skal bemærkes, at denne reguleringskrue regulerer mængden af emulsion – benzin fra tomgangsdysen blandet med luft fra tomgangsluftdyse – og derfor bliver blandingen federe, når skruen skrues ud, og magere, når skruen skrues ind. 14) primærsystemets emulsionsrør, 15) primær luftdyse, 16) sekundær hoveddyse, 17) sekundærsystemets emulsionsrør, 18) sekundærsystemets luftdyse, 19) nål, 20) benzintilgang fra tank, 21) nålventil, 22) ventilnål, 23) svømmerbus, 24) svømmer, 25) svømmerarm, 26) chokerspjæld, 27) ventilplade, der åbner ved undertrykket i opvarmingsperioden, 28) chokerhåndtag (fælles for begge karburatorer).

Den benyttede karburator er en nærmere omtale værd, da den i princippet ikke ligner nogen anden karburator. Nærmest kommer en Zenith Stromberg karburator, fordi et stempel danner den primære forsnavring, og stemplet bevæges ved motorens undertryk således, at indsugningsluftens gennemstrømningshastighed bliver konstant (som det også kendes fra S.U.-karburatoren). Stemplet forskydes ved hjælp af en fjeder, der presser mod bundstillingen, og en membran, der danner et vacuumkammer. Ligesom på Stromberg-karburatoren er der også centralsvømmer, der holder »svømmerhøjden« – dvs. benzinstanden omkring strålerøret – konstant også under opbremsning og hård acceleration.

I stemplet er der monteret en konisk nål, der afpasser benzinmængden i det strålerør, der beregnes som sekundærsystemet. Der er nemlig tre systemer i denne karburator: et almindeligt tomgangssystem med en luftskrue til regulering af blandingsforholdet, et primærsystem bestående af en benzindyse, en luftdyse og et kompensatorrør, og sekundærsystemet, der ligeledes består af benzindyse, luftdyse, kompensatorrør og desuden den koniske nål.

For at forstå denne karburators funktion skal man blot tænke på en almindelig S.U.-karburator og på motorens omdrejningstal, der varierer fra ca. 1500 omdr./min. i tomgang til ca. 12.000 omdr./min. under kortvarige perioder i

forbindelse med sportskørsel (normalt ikke over 10.500 omdr./min.). Hvis man benyttede det almindelige S.U.-system, skulle man have en meget præcis afmåling af benzinmængden i forhold til den konstante luftstrøm indenfor et meget stort område, og man gør da i stedet det, at man foruden det almindelige tomgangssystem har et primærsystem, der afgiver en konstant mængde benzin eller mere korrekt emulsion, eftersom benzinen ved hjælp af luftdysen og emulsionsrøret er blandet med luft. Man kan sige, at dette primærsystem tager det almindelige slæb, men da luftstrømmen er konstant, vil der også blive afgivet en konstant mængde benzin og altså for lidt benzin ved stigende omdrejningstal. Her træder sekundærsystemet så hjælpende til og tilpasser benzinmængden ved hjælp af den koniske nål. Luft- og benzindyser er dimensioneret på en sådan måde, at de tre systemer til en vis grad overlapper hinanden.

Stel, hjulophængninger og hjul

Stelkonstruktionen er ganske særpræget, for den består af et overliggende, forgrenet stelrør, der ligesom en trekantet forstærkning til kronhovedet er fremstillet som firkantede rør af sømsvejset plade, der ligger som et omslag om kronhovedet. Det forreste stelrør og de to rør under motoren er almindelige runde rør, og sadelrøret bag motoren er fremstillet af sømsvejset plade. Selvfølgelig en glimrende kombination af firkantede og runde rør med modstand overfor bukning og vridning, hvor man har mest brug for disse egenskaber.

Til det brostykke, der forbinder den bageste rørforgrening, er sadlen hængslet, og når man med et lille håndtag udløser en lås, kan sadlen vippe tilbage, hvorefter akkumulator og ensretter er tilgængelig.

Tanken er selvfølgelig gummimonteret, men de forreste beslag tjener som hængsel, og den bageste gummipude tjener tillige som lås. Man kan frigøre tanken bagtil og vippe den frem, hvorefter

man har fri adgang til toppen af motoren ved efterspænding.

Forhjulet er ophængt i en teleskopgaffel af almindelig konstruktion, men man bemærker en lille detalje ved styrets monteringen. Beslagene til styret er ikke udformet direkte i gaflens øverste brostykke, hvilket er almindelig praksis. Styrets underste beslag ender i en bolt, der i en gummibøsning er monteret i det øverste brostykke. Gummibøsningen er lidt længere end godset, og når beslaget spændes fast ved hjælp af møtrik med stor underlagsskive, bliver gummibøsningen let tøndeformet og giver tilstrækkelig fast monteringen, medens den samtidig holder en del vibrationer og rystelser borte fra styret, der naturligvis ikke har nogen fjedrende virkning i forhold til forgaflen – en lille detalje, man har lånt fra BMW.

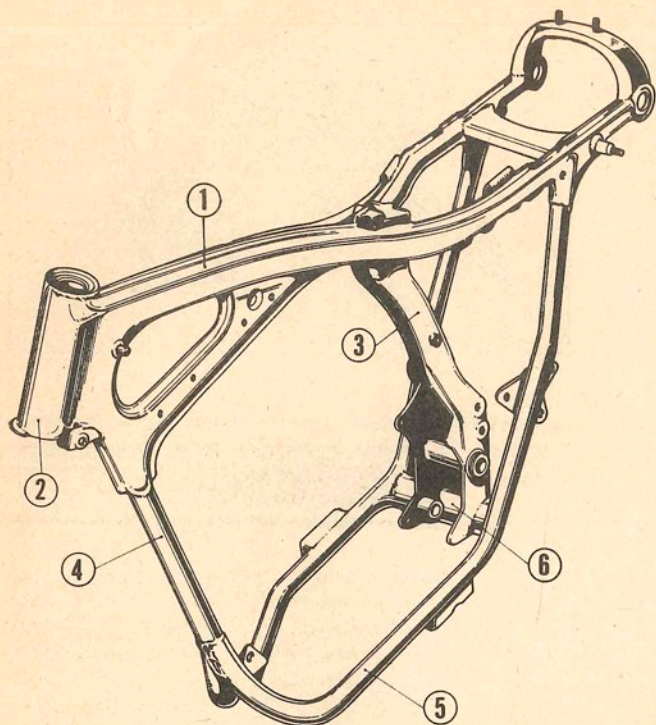
Baghjulet er ophængt i en svinggaffel affjedret af to fjederben, der i denne model indeholder gasstøddæmpere, der ikke danner skum i dæmperolien ved langvarig kørsel på ujævn vej, hvilket var en svaghed på de tidligere modeller.

Hjulene følger japansk praksis med store letmetalnav, i hvilke er indpresset stålforinger i bremsetromlerne. Bremsebakkerne er monteret midt i nævet således, at man får ensartet varmefordeling til begge sider, forhjulet er monteret med to selvforstærkende sko, og baghjulsnavet er gjort fri af kædehjulet.

Skærmene er forkromede, og foruden det almindelige stativ er maskinen monteret med støtteben. Fodhvilerne er hængslede og fjederbelastede, hvis man skulle få en fodhviler i kørebanen i et skarpt sving, men jeg kunne konstatere, at dette kun vil få praktisk betydning, hvis man kommer i udskridning på en grusvej eller lignende friktionsfattig belægning, og så er det selvfølgelig udmærket, at situationen ikke yderligere kompliceres af en fodhviler i vejen.

Funktioner og køreegenskaber

Motoren starter uhyre let, hvad enten man bruger den elektriske start eller kickstarteren. Chokeren kan omgående sættes



Stelkonstruktionen er særpræget, fordi 1 og 3 er fremstillet i presset plade, medens rørene 4 og 5 samt traversen 6 er fremstillet af runde rør. Pladekonstruktionen 1 ligger som et sømsvejset omslag om kronhovedet 2.

ud af funktion, men for at få lidt varme på tændrørene gør man klogt i at varme motoren lidt op, inden man kører.

Kørestillingen er fortræffelig, og man kan frit vælge mellem et lavt og et noget højere styr ved køb af maskinen. Den prøvekørte maskine var monteret med et lavt og ret smalt styr, der gav en fortræffelig kørestilling, uden at kroppens vægt i for udpræget grad hviler på armene, og uden at man skal bøje nakken krampagtigt tilbage for at kunne se tilstrækkelig langt frem.

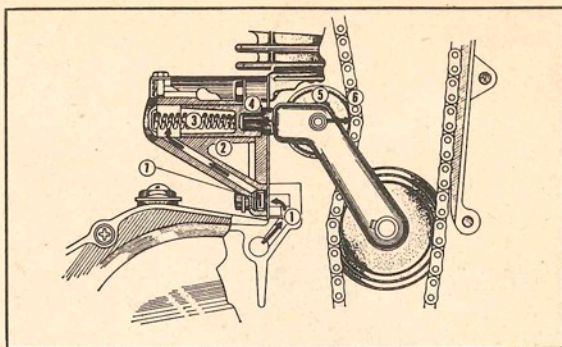
Speedometer og omdrejningstæller er lette at aflæse, og i speedometeret er indbygget en grøn kontrollampe for frigear. Gearskiftet er let og perfekt med passende skiftebevægelse, og frigearstillingen er klart markeret og let at finde. Koblingen skal man derimod vænne sig lidt til, for den er tilbøjelig til at glide, hvis man kobler for langsomt til under en acceleration. Man skal faktisk koble ret hurtigt

til uden større motorbelastning, og først når håndtaget er i hvilestilling, skal man give gas. Man indstiller hurtigt sine hænder til at udføre den rette tilkobling helt automatisk, men kraftigere koblingsfjedre var en gevinst.

Under fuld acceleration er der intet mærkværdigt ved koblingen, og den lille skavank skyldes øjensynligt, at olielaget mellem pladerne ved bestemte omdrejningstal nedbrydes for langsomt.

Motoren har fået en god indkøring fra fabrikken, og i indkøringsvejledningen kan man læse, at man de første 1000 km ikke i noget gear bør gå op over 80 % af tophastigheden i det pågældende gear. Da man samtidig opgiver maskinens tophastighed i femte gear til 170 km/t, skulle man altså kunne tillade sig at gå op til 136 km/t, men jeg tog lidt mere beskedent på det i starten og gik langsomt frem og fortsatte på denne måde efter indkøringsperioden, indtil tophastighed blev

Knastakslens strammer indeholder både en førings- og en spænderulle. Der kommer olietryk ved kanalen 1, og dette fortsætter i kanalen 2 i kædestrammeren, hvor det sammen med fjederen 3 påvirker stemplet 4, der trykker rullen 5 ind mod kæden 6.



nået, men så bliver man også belønnet for sin omhu i en tæt og villig motor uden mekaniske mislyde.

Motorens effektive middeltryk er 9,5 ato, og man kan ikke beskyldte den for at være lydløs i sin fremfærd. Når man i byen kører med beskeden hastighed og lav motorbelastning, er støjen ikke generende for omgivelserne, men når man accelererer eller kører ved større hastigheder, foregår det ingenlunde lydløst – mon der i grunden ville ske noget ved, at man tog et par hestekræfter fra motoren og til gengæld dæmpede udblæsningen lidt mere?

Man har nemlig hestekræfter nok, og tilmed en absolut civiliseret drejningsmomentkurve, der nok har et lidt mærkeligt forløb ved at falde mellem 4.000 og 5.200 omdr./min. for derefter at stige til sit maksimum omkring 9.000 omdr./min. Det afgørende er imidlertid, at man har moment nok til sin rådighed, og motorens karakter er så helt anderledes end 250 ccm modellen. Sidstnævnte vil nemlig absolut ikke op i hastighed, hvis man skifter til højere gear ved for lavt omdrejningstal, men CB 350 kan f. eks. gå ved 70 km/t i topgear og accelerere derfra til tophastighed, og ved 70 km/t i topgear ligger man endda i drejningsmomentkurvens svageste område på 2,0 kpm (ved 5.000 omdr./min. ligger man med CB 250 på under 1,5 kpm.). Da man har fem udvekslingsforhold i gearkassen, giver kørslen derfor ingen pro-

præstationer

Såvel accelerationsevne som tophastighed afhænger naturligvis af rytterens vægt, højde og påklædning, styrets bredde og kørestilling. For nedenstående resultater gælder følgende: Ryttervægt i fuldt udstyr 87 kg, højde uden styrhjelms 184 cm, løstsiddende læderdragt, smalt styr.

Ved fuld acceleration løfter maskinen forhjulet ret mærkbart i første gear. Under maksimal acceleration betaler det sig ikke at dreje motoren op i omdrejningstællerens røde område, da gearskiftningerne med fordel foretages omkring 10.000 omdr./min. Det røde område kan kun benyttes under konkurrencekørsel, hvor det inden f. eks. et skarpt sving ikke betaler sig at skifte op i gear umiddelbart før opbremsning og nedskiftning.

accelerationsevne

0– 60 km/t 3,7 sekunder

0– 80 km/t 5,8 sekunder

0–100 km/t 8,6 sekunder

0–120 km/t 14,8 sekunder

0–400 m 16,0 sekunder

Tophastighed normal kørestilling 144 km/t, liggende stilling 153 km/t.

Maskinen går ubesværet 120 km/t i kraftig modvind.

Bedst egnet benzin: Oktantal 98.

blemer, og man har altid et rigeligt kraftoverskud til sin rådighed. Eksempelvis kan man i fjerde gear gå op til 140 km/t, og omkring 85 km/t kan man gå ned i tredje gear, der så trækker op til ca. 110 km/t. Udnyttet med fornuft giver den gode accelerationsevne en ekstra sikkerhed ved overhaling og lignende situationer.

Køreegenskaberne er i øvrigt helt fortræffelige – man er som støbt sammen med denne maskine, og der er ikke den

fjerneste tendens til gyngen eller kantning ved hurtig kørsel gennem svingene. Balancen er helt fremragende, og endnu en gang ser man det indlysende rigtige i, at de to hjulaksler og krumtapakslen ligger nøjagtig på linie, når maskinen er *normalt belastet*, for derved kommer hjulenes og motorens gyroskopkræfter til arbejde i samme plan. Da styringen tillige er let og naturlig, kan man bogstavelig talt holde stille på maskinen uden at sætte en fod til jorden.

specifikationer

Fabrikant: Honda Motor Co., Ltd., 5,5-chrome, Yaesu, Chuo-Ku, Tokio.

Importør: Skjold Petersen, Vodroffsvej 56, København V.

Motor: To-cylindret, overliggende knastaksel, boring 64,0 mm, slaglængde 50,6 mm, slagvolumen 325 ccm. Kompressionsforhold 9,5:1, maksimal motoreffekt 36 hk ved 10.500 omdr./min. Smøresystem: vådsump med centrifugalfilter.

Transmission: Motor til kobling: tandhjul 3,714:1. Kobling: flerplade i oliebad. Antal gear: fem. Skiftemekanisme: fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold i gearkasse: 1. gear 2,353:1, 2. gear 1,636:1, 3. gear 1,269:1, 4. gear 1,036:1, 5. gear 0,9:1. Gearkasse til baghjul: kæde med halvskeerm 2,25:1. Dækstørrelse for 3,00–18, bag: 3,50–18 (4 PR).

Stelkonstruktion: Lukket rørstel, runde og firkantede rør.

Hjulophængning: forhjul: teleskopgaffel, baghjul: svinggaffel (gasdæmpere).

Stativ: i midten samt støtteben.

Bagsæde: Twinsadel.

Benzintank rummer 12 liter, heraf 4,0 liter på reserve.

Oliesump rummer 2,0 liter, ved udskiftning 1,7 liter.

Bremser: 210 mm tromlediameter. Forhjul med to selvforstærkende sko.

Elektrisk anlæg: 12 volt. Ampéretimer på akkumulator: 12. Dynamo: vekselstrøm. Tænding: batteri. Tændrør: NGK B-7ES. Ladekontrol: ingen.

Udstyr: El-start, speedometer, omdrejningstæller, styrlås, værktøj. Frigearindikator og kontrol for fjernlys.

Dimensioner: Akselafstand 1320 mm. Sadelhøjde 800 mm. Fri højde fra jorden 150 mm. Styrets bredde 610 mm. Egenvægt 160 kg, optanket og køreklar.

Tophastighed: 144/153 km/t (se »Præstationer«).

Pris: Kr. 8.670,00 på gaden.

Justeringsmål.

Tænding: Kontaktafstand 0,3–0,4 mm. Fortænding indstilles med stroposkop i forhold til mærker på generatorrotor. Elektrodeafstand i tændrør 0,7–0,8 mm.

Karburator: KEIHIN CV, 2 stk. Dyser 60–115. Kompensatorrør 0,5×2 (sekundærsystem 0,6×2). Strålerør (til nål) 2,6×2,8 r. Nål 2,595, 3° 30'. Spjæld 12° - 1,0 mm. Tomgangsdyse 38, luftdyser 50 (tomgang 90), tomgangsskruen åbnes ca. ¾ fulde omdrejninger.

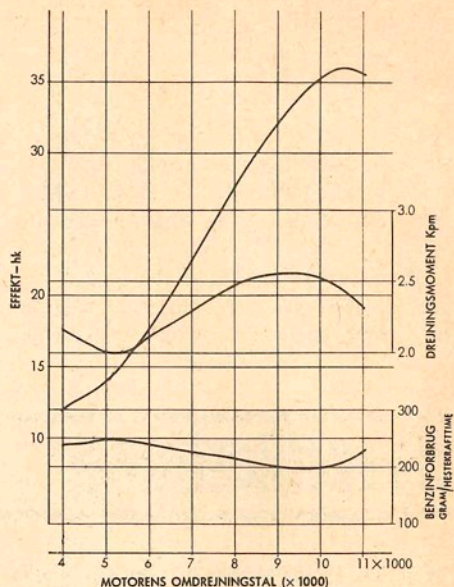
Ventiler: Indsugning 0,05 mm, udblæsning 0,10 mm (ved kold motor).

Dæktryk: Forhjul 26 p.s.i., baghjul 29 p.s.i.

Tyngdepunktet ligger også rigtigt således, at man har fuld retningsstabilitet og alligevel glimrende styrefølsomhed på en snoet vej. Både affjedring og dæmpning er absolut tilfredsstillende, og den ret hårde affjedring af forgaflen giver ingen problemer ved kørsel på betonvej eller ved andre tværgående ujævnheder. Bremserne er fortrinlige og velafstemte med beskedent aktiveringstryk på bremsegrebet ved normale opbremsninger, medens der ved opbremsning i nærheden af blokeringsgrænsen kræves et så kraftigt aktiveringstryk, at man ikke på våd vej uforvarende kan komme til at blokere sit forhjul.

Man kunne ønske sig en lidt større benzintank, da hovedbeholdningen kun er på ca. 8,5 liter, medens der er ca. 4,0 liter på reserven, der naturligvis altid vil bringe køreren frem til en benzinstation, men man vil uvægerligt komme til at tanke lidt oftere end egentlig nødvendigt, med mindre man nøje mærker sig kilometerstanden, når man går over på reserven. Benzinøkonomien er nemlig ikke særlig fremragende, fordi man kører forholdsvis hurtigt på denne maskine, og man lader ikke motoren slæbe i for højt gear. Det specifikke forbrug på mellem 200 og 250 gram pr. hestekrafttime er ikke galt, men det gennemsnitlige forbrug svarede til 17,2 km pr. liter ved blandet kørsel.

Den af fabrikken angivne tophastighed kan absolut ikke nås af »et stort brød« som jeg, men når man i normal kørestilling uden vanskelighed kan køre 140 km/t (blot der ikke er for kraftig mod-



Kurver for brestekræfter, drejningsmoment og specifikt brændstofforbrug.

vind), vil de fleste have kraftoverskud nok, da man på langturkørsel har det behageligst ved hastigheder under 120 km/t. Man kan imidlertid også på en lille bivej lunte stilfærdigt af sted i yderst moderat tempo, uden at dette giver komplikationer med ustandselige gearskiftninger eller tilsølede tændrør.

Honda CB 350 efterlader derfor et indtryk af en maskine, der kan det hele; man bliver simpelt hen i godt humør af at køre den, man nærer absolut tillid til både konstruktion og kvalitet, og man kan glæde sig ved at se på den smukke udformning. Simpelt hen en usædvanlig vellykket motorcykel i særklasse.