

15 GODINA POSLIJE Honda NR 750

Isprobali smo najprestižniji Hondin serijski motocikl ikada proizveden. Ovalni klipovi i cilindri, 8 ventila po cilindru i dvije klipnjače i dan danas su tehnički nedodirljivi dragulji. Takav tehnički iskorak usudila se napraviti jedino velika Honda. Već tada je za njegovu izradu korišteno obilje titana, magnezija i ugljikovih vlakana, te rješenja poput virtualne slike iz LCD instrumenata i elektronsko ubrizgavanje. Iako nikad nije imao rekordne performanse, odlikuje ga harmonija za povijest



tehničke



Na svjetskoj premijeri novinari su NR750 prozvali Ferrariem među motociklima. Boja, zadnji rep i rešetke na bočnim oplatom govore u prilog ovoj izjavi

Vrijeme radnje je 1989. godina, a mjesto radnje izložba motocikala u Tokiju; Svijetu je predstavljen najsloženiji, najs sofisticiraniji i tehnički najnapredniji motocikl toga vremena, Honda NR 750. Te je godine japanska Honda svijetu demonstrirala svu svoju tehničku superiornost i nadmoć u proizvodnji sportskih motocikala. Od tada do danas ovaj japanski gigant suvereno vlada pistama diljem svijeta.

Dakle, blještava svjetla pozornice ugledala je crvena Honda NR 750 proizvedena u vrlo ograničenom broju primjeraka. Jedan od njih konačno je dospio i u naše ruke preko njenog vlasnika Dražena Srdoča, direktora tvrtke "Ruting d.o.o", generalnog uvoznika motocikala i automobila Honda za Hrvatsku. Veliki problem koji nam se pojavio prilikom ovog testa jest s čime usporediti ovaj "dragulj", jer ovaj motocikl jednostavno nema kategorije niti direktne konkurencije. Ipak, radi bolje orijentacije i predodžbe, uspoređivat ćemo ga sa motociklima iste zapremine toga doba, ali i s modernim sportskim motociklima današnjice.

Već prvi pogled na ovaj motocikl uspostavlja neku vrstu distance spram os-

talih motocikala. Oblici oplata naglašavaju plastičnost i dimenzije vozila, dok njegovani dizajn i bespriječna obrada odišu skladom i harmonijom. Na repnom dijelu vidljiva je oznaka NR, dok na ostalim dijelovima oplata nema vidljivih oznaka ili natpisa, što je i dizajnerski trend današnjih motocikala. Svaki pojedini element ili sklop na ovom motociklu jednostavno ne ostavlja mjesta bilo kakvoj dvojbi, sve je urađeno bespriječno. Zlobnici bi rekli da je to najmanje što se može očekivati od motocikla kojem je cijena svojevremeno bila 100.000 DEM, ali to ne može nimalo umanjiti naš emotivni doživljaj ovog "svemirskog broda". Oplate su izrađene od ugljikovih vlakana pojačanih termoplastičnom sintetičkom smolom, kraće zvano CFRP, sjajni crni kotači magnezijske su izrade, dok je okvir izrađen od lake slitine. Ne zaboravite, mi smo u 1989. godini. Vjetrobransko staklo je radi ukrućivanja prekriveno tankim slojem titana koji se prelijeva u ljubičastim i narančastim tonovima, dok je još jedan u nizu zanimljivih detalja kontakti ključ koji je izveden od "koktela" nikla, srebra i ugljikovih vlakana u obliku ovalnog klipa. Čak i kada se zaviri ispod opla-



Vizionarsko riješenje ispuha koje danas vidamo na gotovo svim motociklima

Demonstracija superiornosti



Sjajni crni kotač od magnezija jedan je od najljepših elemenata



Široko i udobno sjedalo projektirano je isključivo za smještaj vozača, tako da je vožnja u dvoje nepoznanica



Stražnja mono-vilica dugo je godina bila zaštitni znak najprestižnijih Hondinih serijskih motocikala

ta, što - vjerujte nam na riječ - nije laka zadaća, u obilju čudnih uređaja i tehničkih rješenja vidi se da i ovdje vlada poglavito - harmonija. To je upravo i bila glavna odlika Honde koja ju je izdizala od ostalih konkurentskih japanskih moto kuća kroz cijeli period njezina postojanja.

Instrument ploča je nešto najbolje što se tada moglo vidjeti na tržištu. Nije to samo zasluga obilja informacija koje ona pruža, već i filigranske i rafinirane izvedbe, kao i koreografskog razmještaja instrumenata na ploči. Instrumenti su podijeljeni na analogni i digitalni dio, a sve je smješteno na ploču od ugljičnih vlakana. Dolje u sredini nalazimo veliki pokazivač okretaja motora kraj kojeg su postavljene manometar i termometar ulja, indikator razine goriva u spremniku, te termo-

metar rashladne tekućine. Gornji dio u cijelosti je digitalan, a na njemu se ističu brzinomjer i brojač prijeđenih kilometara. Na brzinomjeru se vrijednosti mogu očitavati u miljama ili kilometrima, dok se na brojaču vrijednost očitava samo u miljama. Danas gotovo i nema motocikla koji nema instrumente barem djelomično digitalne izvedbe, no ono po čemu su instrumenti Honde NR unikatni jest genijalni sustav ogledala koji daje virtualnu sliku LCD-a koja je pomaknuta prema naprijed, tako da upada u vidno polje vozača. Na ploči je obilje kontrolnih svjetala koja obuhvaćaju indikatore pokazivača pravca, praznog hoda, uključenih dugih svjetala, aktiviranog bočnog oslonca itd.

Pogonski agregat NR-a s rješenjem ovalnih klipova je plod tadašnjih vizionarskih tendencija Hondinih inženjera koji kroz vrijeme nije zaživio u masovnoj proizvodnji. O toj tehnici smo već nekoliko puta pisali, no za one koji nisu redovito pratili ili su se tek nedavno uključili u svijet motocikala, ukratko ćemo ponoviti. Motor ima cilindre i klipove ovalnog oblika! Nije riječ o pravoj elipsi, već o nečemu što su njemački tehničari nazvali oblik "arene", jer podsjeća na oblik atletske staze. Ovakvo rješenje odabrano je da bi se moglo upotrijebiti osam ventila po cilindru, postavljenih u dvije ravnine, koje međusobno zatvaraju kut od svega 29 stupnjeva. Time se dobiva vrlo velik prolazni presjek u odnosu na jedinični obujam, a rezultat tih napora je lakše "disanje" motora u visokim režimima vrtnje. To je, dakako, imalo i svoju cijenu u veli-





Prednji kotač dimenzija je 16", a iskorak prednje upside-down vilice iznosi 88 mm



Sustav "ogledala" daje virtualnu sliku LCD-a koja se nalazi u vidnom polju vozača



Sustav prednjih kočnica se ne ističe revolucionarnim rješenjem, sličan je na modelu CBR 900 RR iz 92. g.

koj složenosti mehanike. Arhitektura motora obuhvaća četiri cilindra u V položaju pod 90 stupnjeva, te razvod s dvije osovine i zupčanicima s desne strane. Po osobnosti rješenja ističu se klipnjače s rastavljivom glavom, izrađene od titana, te indirektno ubrizgavanje goriva, koje u to vrijeme nije imao niti jedan sportski motocikl, kojim upravlja elektronička centrala s osam solenoidnih injektora. Mjenjač se kao sklop može izvući iz motora, upravo kao na natjecateljskim motociklima ili suvremenim sportskim motociklima današnjice.

Primjena futurističkih rafiniranosti i najsofisticiranijih tehničkih rješenja nameće zaključak kako je NR izrazito superioran i nadmoćan motocikl prema bilo kojem motociklu te zapremine toga vremena. No, pokazalo se upravo suprotno, Hondin elitni V4 u nekim segmentima nije u stanju dostići performansama slične motocikle koji su daleko običnije izvedbe. Istini za volju, snaga jest veća od prosjeka u klasi, ali imamo dojam da je sve to još nekako "ugušeno", a glavni krivac za to mogao bi biti ispušni sustav. Podatak da je snaga prigušena jasno pokazuju dojmovi nakon vožnje. Pri 14.000 okr./min. pogonski agregat ostvaruje maksimalnu deklariranu snagu od 125 KS, i tako to ostaje sve do prorade limitatora pri 15.300 okr./min. prikazanih na instrumentu. Dakle, u igri je 1.300 okr./min. u kojima se ne dešava ništa, što je u najmanju ruku čudno za motor koji je proizveden upravo za visoke režime vrtnje. Na niskim i srednjim okretajima stvari nisu nimalo "veselije". Hondin V4

nerado se spušta ispod 4.000 okr/min, pokazuje laganu nesigurnost pri prijelazu, neposredno nakon 5.000 okr/min i tek nakon što prijeđe prag od 6.000 okr/min uspostavlja se toliko najavljivano linearno razvijanje snage. Vrijednost najvećeg okretnog momenta je zaista skromna i iznosi svega 7 Kgm pri 11.500 okr/min, što je čak i u ono vrijeme bilo ispod prosjeka konkurencije. Jedina zaista zadovoljavajuća performansa toga vremena jest maksimalna brzina koja iznosi 260 km/h, a kojoj su uvelike pridonijele odlične aerodinamične vrijednosti ovog motocikla.

Ubrzanje s mjesta, kojemu i te kako smeta velika težina od 238,3 kg, te ubrzanje tijekom vožnje, ne idu ništa dalje od prosjeka u kategoriji, čak i ispod. Po-

datak da NR ubrzava od 0-100 km/h za 3,8 sekundi je više poražavajući nego prosječan, ako u obzir uzmemo skupocjena tehnička rješenja koja su se koristila. Drugi model iste Kuće, CBR 900 RR iz 1992. godine, primjerice, istu brzinu "hvata" za 2,9 sekundi. S potrošnjom goriva situacija nije ništa bolja, čak bismo se usudili reći da je lošija. Honda NR uistinu nije štedljiv motocikl, ali oni koji "istresu" tu svotu novaca, svakako će zanemariti rubriku potrošnja goriva.

Na ciklistici se nisu primjenjivala revolucionarna rješenja, već pravo stanje stvari tog vremena na tom području. Vilica je tipa upside-down, koja je već i te godine postajala standard na sportskim motociklima, ako se sjetimo Suzukijevog GSX-R-a 750 ili 1100 iz te godine, te ma-

Honda NR 750 vrlo je komunikativan i siguran motocikl, ali prekomjerna težina pri sportskoj vožnji itekako se osjeti



TEHNIČKI PODACI

Motor: četverocilindrični V 90°, četverotaktni, promjer x hod: 101,2 x 50,6 mm, obujam 747,7 ccm, odnos kompresije 11,7:1, **razvod:** dvije bregaste osovine u glavi s 8 ventila po cilindru, hlađenje tekućinom, elektronsko paljenje, **napajanje:** elektronsko ubrizgavanje PGM-FI s dva injektora po cilindru, spojka s višestrukim diskovima u uljnoj kupki, mjenjač sa 6 brzina. **Okvir:** dvostruke aluminijske grede. **Ovjes:** sprijeda upside-down vilica s cijevima promjera 45 mm, hod 120 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 120 mm. **Gume:** prednja 130/70-16, stražnja 180/55-17. **Kočnice:** naprijed dvostruki diskovi promjera 310 mm sa 4 klipčića, straga disk od 220 mm i 2 klipčić. **Dimenzije** (u mm) i težina: duljina 2.140, širina 708, visina sjedala 787, osovinski razmak 1.433, težina 222,5 kg. **Deklarirano:** snaga - 125 ks (92 kW), pri 14.000 okr./min., max. okr. moment - 7,0 kgm (68 Nm) pri 11.500 okr./min. **Spremnik goriva:** 17,3 l

lo kasnije i mnogih drugih modela. Prednji kotač dimenzija je 16", od kojeg Honda nije godinama odstupala na modelu Fireblade, dok je stražnji uobičajenih 17".

Za upravljačem NR nudi relativno sportski položaj, mada takav položaj danas više naginje sport toureru. Sjedalo nije visoko postavljeno, na 787 mm, a poprsje lagano opterećuje prednji kraj motocikla, što tijekom duže vožnje nije nimalo zamorno za vozača. Upravljač je postavljen dosta strmo ali podalje od vozača, što pokazuje komotan položaj vozača. S druge pak strane, sjedalo je široko i prostrano, a činjenica da je projektirano samo za jednu osobu omogućava korektan smještaj čak i za osobe višeg rasta. Razina udobnosti u vožnji relativno je visoka za tako sportski motocikl, mada kratki hoda ovjesa ponekad ne uspijeva potpuno klizno apsorbirati neravnine. Vjetrobranska zaštita koju pruža prednja kupola je solidna, i ničim ne odskače od ostalih konkurenata. Stabilnost u zavoju je odlična, tako da se vozaču u trenucima naginjanja čini kao da vozi po tračnicama. Tvrdi podešen ovjes vrlo dosljedno daje do znanja kakva je konfiguracija površine ceste, tako da se osjete lagana poskakivanja motocikla na neravninama. Najviše nas je razočarala slaba agilnost i upravljivost, usprkos odabiru 16" prednjeg kotača. Priličan problem predstavljaju oštri i spori zavoji, tako da tu svaka radnja djeluje usporeno i pomalo nezgrapno, što s obzirom na dimenzije vozila i težinu nije iznenađujuća konstatacija. Što se tiče kočnica, one svoj posao obavljaju solidno. Velika mogućnost mo-

dulacije i potpuna iskoristivost prednjeg dvostrukog diska ulijeva vozaču jedinstven osjećaj sigurnosti. Ponekad naglo i žestoko aktiviranje stražnje kočnice može dovesti do blokade kotača, no u kombinaciji s mudrim kočenjem motora dobit će se odlični zaustavni putovi. Oslonci za noge su postavljeni nisko, tako da uskraćuju konačan užitak vozaču, no moramo reći i da takvo rješenje znatno umanjuje rizik mogućeg uništenja vrlo skupe oplata motocikla. Na brzinama većim od 230 km/h prednji kraj ne pokazuje neugodnu osjetljivost na vanjske uvjete, već je motocikl vrlo čvrst i dosljedan u svojoj putanji.

Iluzija koju je Honda pokušala dočarati vozaču trebala je biti takva da povjeruje da je za komandama nekog vanzemaljskog broda, a ne motocikla. No, ubrzo nakon prvih trenutaka vožnje, postaje jasno da mnogobrojni mikroprocesori nemaju namjeru uspostaviti vezu s vozačem i da futuristička instrument ploča s obiljem informacija zapravo i nije uvod u otkrivanje neslučenih čuda i nezaboravnih degustacija osjećaja. Vrlo brzo se shvaća da NR radi besprijevano i sjajno za motocikl proizveden 1989. godine, no danas, kao ni onda, po pitanju voznosti i performansi ne nudi ništa revolucionarno novo. Projekt NR slični nekakvoj dobro napisanoj domaćoj zadaći, u kojoj je Honda željela demonstrirati svoje superorne sposobnosti u sintetiziranju tehnologija, ali bez potrebne doze osobnosti koja bi trebala biti razlog da se ovaj motocikl sačuva za buduće naraštaje. Ostaje samo zagonetka zbog čega je uloženo

toliko truda u dotjerivanje ovog motocikla do savršenstva, kad je snaga limitirana na vrijednosti koje su samo dvije godine poslije bile dostupne svakom vlasniku sportskog motocikla od 750 ccm. Najlogičnije i najjednostavnije rješenje smanjenja prvobitne snage od 160 KS na 140 KS na prvotnoj prezentaciji, te na konačnih 125 KS u definitivnoj verziji, moglo bi biti izbjegavanje bilo kakvih problema s pouzdanošću. Ovo samo potvrđuje posebnost Honde NR 750, motocikla kojeg ćemo se sjećati još dugu niz godina, ali to nije zasluga performansi, već besprijeorne kvalitete izrade i astronomske cijene za koju ste tada mogli kupiti gotovo 10 motocikala te zapremine. ✓

Kristijan Tićak



PREDNOSTI

- filigranska završna obrada
- instrument ploča
- ekskluzivnost
- maksimalna brzina

NEDOSTACI

- loša upravljivost i agilnost na malim brzinama
- velika težina
- cijena