

Hondin CBR 125 R je u stvari četverotaktna zamjena za već pomalo zaboravljeni NSR 125 R. Iako nije niti blizu sportskim performansama prethodnika, CBR je gotovo upola jeftiniji, ekonomičniji i čišći



Više takta manje sprinta

PIŠE: **BORIS PUŠČENIK**

Honda je već poodavno prestala s razvojem dvotaktnih motora, a samim time i zapostavila klasu u kojoj je u prošlosti imala itekako što za reći. Niz natjecateljskih uspjeha koje su pratili i izvrsni prodajni rezultati u ovoj klasi nisu okrunjeni u obliku nove jurilice, već Honda gleda u bližu budućnost kojoj će se, prije ili kasnije, morati prikloniti i ostale renomirane marke. Prljavi dvotaktaši nisu više u skladu s Hondinom novom strategijom ekološki prihvatljivijih strojeva i, dakako, ekonomičnijih i isplativijih vozila. Tom odlukom Race Replice, jedan od najpopularnijih segmenata ove klase, odlaze u ropotarnicu povijesti, a tvrtka se okreće novim izazovima. Sjetimo se, projekt NSR 125 bio je ekskluzivitet samo za Europu, gdje se i proizvodio.

Iako su 125-tice danas ugroženije od sve rastućeg tržišta skutera i dalje ih sma-

tramo prvim pravim korakom u svijet na dva kotača i neizostavnom karikom u skupljanju iskustava kako bismo se pripremili za jače strojeve. Zbog svega toga Honda nam predstavlja novi CBR 125 R, motocikl koji želi ponovno oživjeti ovaj segment koji, iako u stalnom padu, ima još dosta potencijala. Dvije su stvari spustavale ovu klasu zadnja dva desetljeća: cijena i potrošnja. I tu Honda želi staviti stvari na svoje mjesto: CBR je upola jeftiniji od NSR-a i troši upola manje goriva. No, ima to i nekih svojih ustupaka. Iako bi oznaka R u nazivu trebala sugerirati racing projekt najmanje "jurilice" iz Hondine palete, tomu baš i nije tako. CBR je vrlo uglađen, kultiviran i prije svega ekonomičan motocikl za pretežito gradsku upotrebu. On, dakle, ne zauzima sportsko mjesto NSR-a u paleti, nego nudi drugačiji, povoljniji izbor, šireći pritom krug potencijalnih mladih vozača.



Dvostruko svjetlo prati dizajn Hondinog krila

CIJENA
29.960 kn



NSR prati Race Replica izgled, ali ne tako dosljedno kao prethodnik

Honda je jedna od rijetkih marki koja još uvijek njeuguje analogne instrumente



Praktične komande kao na većim modelima



Dizajnerski CBR 125 R i dalje prati Race Replica izgled, ali više ne tako dosljedno kao njezin prethodnik. Općenito gledajući, mladi vozači su najveći pristaše kopija trkaćih inačica, barem što se estetike tiče, tako da i ne čudi barem mali nastavak te tradicije. Prednjim krajem dominira veliko

dvostruko svjetlo usadeno u malenu masku i vjetrobran. Inače, navikli smo na širi prednji presjek, te retrovizore koji su pričvršćeni u oplate, a ne na upravljaču. Ovakav pristup smanjuje ozbiljnost motocikla i čini ga naoko jeftinijim. S druge strane, konkretno dvostupanjnsko sjedalo i okvir

koji je mnogo robusniji od potrebnog daju naslutiti da je ovo ipak ozbiljna igračka. Šesterokraki aluminijski naplatci i veliki diskovi (prednji 276 mm i stražnji 220 mm) ostavljaju dojam većeg motocikla, dok s druge strane gume širine svega 80 za prednju i 100 za stražnju nikako nisu više u skladu s RR izgledom. Straga bismo poželjeli vidjeti barem 130-140, no vidjet ćemo kasnije, jer zbog brzine nema potrebe za tim, radi se samo o izgledu.

Spremnik goriva je smanjen za 3 l u odnosu na onaj na NSR-u i iznosi 10 l. To je rezultat smanjene potrošnje, a usto osigurava i manju ukupnu masu motocikla koja je sada 116 kg, što je čak 19 kg manje od NSR-a. Korektno je profiliran, ali je vrlo nizak, ili plitak iz perspektive vozača, pa ne omogućava sasvim optimalan oslonac u vožnji. Pomicanja u sjedalu su i više nego laka. Detalji poput aluminijskog trokuta vilice, oslonaca nogu i rukohvata djeluju sasvim konkretno. Tu je i masivan ispuh znatno krupnijeg izgleda nego li je to slučaj na dvotaktima. Paljenje je pomoću elektro startera.

Položaj vozača je sasvim udoban: sjedi se uspravno, noge nisu pretjerano stjerane u niti jednu stranu, sjedalo je solidno

Krupno svjetlo postavljeno što je više moguće prati trendove moto industrije



Dizajn je skladan i jednostavan. Voljeli bismo ipak vidjeti malo šire gume, straga barem 130, bez obzira na malu snagu agregata jer i oko traži svoje



podstavljeno, a niti ruke ne trpe nikakve napore. Jedino bismo poželjeli nešto širi upravljač radi bolje kontrole, ali i ergonomije. Motocikl je u cjelini manji i kompaktniji od svog prethodnika. Prilagođeniji je osobama nižeg rasta, iako nam je mlada populacija sve viša i viša.

Aerodinamika bi mogla biti i bolja. Uska i mala maska ne može sasvim prebaciti strujanje hladnog zraka preko vozača, tako da su koljena i ramena jasno izložena udarima vjetera. Pod stražnjim sjedalom ima dovoljno mjesta za, primjerice, kišni kombinezon, rukavice i alat. Instrumenti su klasični analogni, iako danas i skuteri imaju ponešto digitalnih, tako da dominiraju krupni brzinomjer i brojač okretaja. Jasno nam je zašto brojač okretaja završava na broju 13.000, ali zašto brzinomjer završava na 200 km/h, kad vozilo ide upola manje?! Ostali indikatori pokazuju temperaturu rashladne tekućine i stanje u spremniku goriva.

Od boja ponudene su crvena, plava (naša testna) i crna. Sve su gotovo jednobojne sa srebrnim tonom na donjem dijelu oplata. Voljeli bismo vidjeti i koju šarenu boju - vjerujemo da bi to mlada publika dobro prihvatila.

Agregat je potpuno novi četverotaktni, tekućinom hlađeni jednocilindraš s dva ventila ukupne zapremine 124,7 cm³. Motor se odlikuje vrlo malom potrošnjom, malim gabaritima i smanjenom težinom u odnosu na dvotaktnog prethodnika. Tu je i balansna

osovina za smanjenje vibracija, vrlo važna kod jednocilindraša. Napajanje je preko rasplinjača promjera 28 mm. Kako smo već naglasili, vođena željom za što čistim ispuhom Honda je uz katalizator ugradila i sustav ubacivanja sekundarnog zraka u ispuh direktno iz zračnog filtra, čime je jasno zadovoljila sve, pa tako i Euro 2 norme.

U vožnji nas je CBR pomalo razočarao iz jednog razloga: njegov mjenjač od 6 brzina nije primjeren stroju tako male snage. Ustvari, realno su prve tri brzine relativno duge i već u trećoj brzini motocikl postiže maksi-

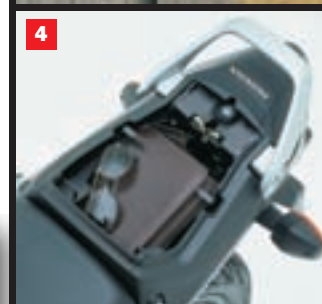
malnu brzinu od 100 km/h, u četvrtoj i petoj samo održava brzinu smanjujući okretaje, dok u šestoj brzina opada jer snaga agregata nije dovoljna da podrži tako dug završni prijenos. Stječemo dojam da su u Hondi stari mjenjač koji je bio u NSR-u i koji se koristio do 160 km/h uz 32 KS jednostavno netaknut preselili u novo ruho. Rezultat je poražavajući što se tiče ubrzanja, ugodnosti, krajnje brzine, buke, a i potrošnje. Vjerojatno vam je i jasno zašto onda nisu ugradili i širi pneumatik, kakav je nekad i bio. Zbog istog razloga nam je i teško ocijeniti sam rad

Da je malo više snage bio bi to sasvim zabavan motocikl za početak. Mjenjač je predug tako da se već u trećoj brzini dostiže maksimalna brzina





Frontalni presjek je uži nego na predhodniku što ide u prilog aerodinamici, ali ne i zaštiti vozača. Glavna prednost ovog modela je ekonomičnost održavanja, potrošnja i okretnost



- (1) Jednostruki prednji disk od 276 mm je veći nego li je to potrebno
- (2) Stražnji disk od 220 mm kao u klasi 600
- (3) Prostor pod sjedalom
- (4) Stražnji monoamortizer ravnomjerno uspijeva popiti sve manje neravnine
- (5) Četverotaktni motor je manji i lakši od dvotaktnog predhodnika, a tu je i protuvibraciona osovina vrlo važna kod jednocilindraša



motora koji radi u "nemogućim uvjetima". Ipak, na najvišim okretajima, oko 10.000, osjećaju se znatne vibracije, dok buka i nije pretjerana. Preporučamo budućim vlasnicima da skrate završni prijenos, tj. da si ugrade veći stražnji zupčanik, koji je cjenovno vrlo prihvatljiv, a možete ga ugraditi i sami.

Nasuprot tome, okvir i ciklistika rade svoj posao korektno. Prednja teleskopska vilica promjera svega 31 mm je dovoljno mekana, hod je 109 mm, da "pokupi" većinu neravnina. Stražnji progresivni monoamortizer je također primjeren klasi, s hodom od 120 mm. Gume su vrlo uske, kako njihov trenje ne bi dodatno oduzimalo snagu ionako slabšom agregatu. Stoga od CBR-a ne možemo očekivati nikakve konkretnije nagibe.

Ono po čemu CBR nadmašuje prethodnika su lakoća upravljanja i okretnost. Zasluga je to manje težine, uskih gumica, višeg upravljača i malog međuosovinskog razmaka od 1.294 mm. Uz nešto užu upravljač, motocikl je vrlo spretan ponajviše u gradu. Vrlo uska, kratka i lagana nova 125-tica je idealna za beskrajno guaranje po gradu.

Možemo zaključiti kako CBR 125 R performansama i šarmom nije namašio svog prethodnika NSR-a 125, nije mu se čak ni približio, no, CBR ima neke sasvim druge atribute zbog kojih je i došao na tržište. To su zacijelo cijena, potrošnja, ekonomičnost, buka i čist ispuh. Dakle, korak nazad od sporta i korak naprijed prema prosječnom kupcu u vječnoj borbi protiv skutera. ■

125R

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 58 x 47,2 mm
Obujam: 124,7 ccm
Odnos kompresije: 11 :1
Razvod: jedna bregasta osovina u glavi s 2 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač promjera 28 mm
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupki
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: dvostruke aluminijske grede tipa Diamond
Ovjes: sprijeda klasična vilica s cijevima od 31 mm, hod 109 mm; predrag 88 mm; kut upravljača 25°; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 120 mm
Gume: prednja 80/90-17, str. 100/80-17
Kočnice: naprijed jednostruki disk promjera 276 mm sa 2 klipića, straga disk od 220 mm i 1 klipića
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 1920, širina 675, visina sjedala 776, osovinski razmak 1.294, težina 115 kg
Deklarirano: snaga - 13 ks (9,7 kW) pri 10.000 okr./min., max. okr. moment - 1,2 kgm (10,1 Nm) pri 8.000 okr./min
Spremnik goriva: 10 l

+ cijena, okvir, potrošnja, težina, buka, okretnost

- snaga, performanse, odnosi mjenjača