

# Osvježenje za punoljetnost



Karl Muggeridge, aktualni svjetski prvak klase 600, i glavni urednik Moto Pulsa na svjetskoj prezentaciji u Portugalu

*Osamnaest godina na sceni, CBR 600 je obilježio dva desetljeća i postao pravi bestseler. Ulazak u svijet odraslih donio mu je prednji kraj osnažen upside-down vilicom i radijalne kočnice. Novi model oduševljava dinamikom i smjelošću kojom naprosto "proždire" zavoje, dok su performanse i dalje na nivou stare šeste generacije*



CIJENA  
83.990 kn

PIŠE: **BORIS PUŠČENIK**

**O**uspjehu CBR-a 600 kroz sedam generacija mogli bismo napisati knjigu. Svaka od njih predstavljala je sam vrh svog vremena i prema njihovim se referencama ocjenjivala uspješnost konkurenata. Dugogodišnji simbol klase 600 pretvorio je to svoje povjerenje prošle sezone i u brojke: preko 15.000 prodanih komada u Europi je gotovo dvostruko više od najbližih japanskih rivala.

Nova generacija, dakako, ne može živjeti na starim lovorikama, već se mora konstantno usavršavati jer konkurenti "grizu" jače no ikada. Iako ovu sedmu generaciju ne smatramo radikalno novim projektom, mnoge stvari su izmijenjene. Prije svega dobra baza starog modela nije ostavila mnogo mjesta poboljšanjima. Dakako, mnoge pobjede na usporednim testovima,



**Paleta boja bi mogla biti malo življa kako bi naglasila upečatljiv dizajn**

pa tako i našem, ne sugeriraju potrebu za radikalnim zaokretom. Smjernice razvoja i osnovni koncept su vrlo dobro prihvaćeni, a u Hondi i dalje naglašavaju da glavni fokus ostaje: najbolji Race-Ready stroj u klasi. Ova nastojanja potvrđuje i činjenica da je CBR 600 svjetski prvak 2002., 2003. i 2004. godine.

Pozdravljamo i činjenicu da je napokon cijena nove inačice od 83.990 kn sasvim konkurentna i da su cjenovne razlike ove godine zaista minimalne. Druga Honda CBR600 u F varijanti i dalje ostaje u prodaji po cijeni od 75.990 kn i dobra je alternativa svima koji više vole udobnost i neke druge odlike u srednjoj klasi.

Što se tiče dizajna, CBR 600 gotovo u potpunosti prati crte dosadašnjeg modela.

Vrlo je kompaktna, oštra i zašiljena. Sitnije izmjene primjećujemo na novim usisnicima zraka na prednjoj maski i na svjetlima koja i dalje ostaju prepoznatljivo uska, sa čistom optikom, gotovo upola manjom nego kod konkurenata. Prednji blatobran je također redizajniran. Stražnja nadgradnja je samo kozmetički izmijenjena, nešto šira i kraća. Ispuh je pojednostavljen i sada je izveden iz jednog komada, bez zaštitnog poklopca. Ono što najviše upada u oči je nova prednja upside-down vilica s radijalnim klijestima. I naravno, tu su i nove boje koje nam se serviraju svake godine. Osim zanimljive crveno-plavo-sive kombinacije ostale dvije, plava i crna, su nam pomalo dosadne za jedan RR model. Možda bi prošle na jednom F modelu, ali ovdje ne, nikako.

Promjene na agregatu bile su uvjetovane "peglanjem" krivulje momenta, i to ponajviše na srednjim režimima rada. Novi injektori, svaki lakši za 64 grama, i širi usisni vodovi u središnjem dijelu glavne su preinake učinjene kako bi se osigurala ta opjevana linearnost i nadasve mekoća iskazivanja karaktera motora. Novi je i katalizator, sada lakši za 1,4 kg, koji osigurava Euro 2 norme. Rezultat svega je 117 KS na 13.000 okr i 6,7 kgm na 11.000 okretaja. To je, pomalo razočaravajuće, najslabije ostvarenje u klasi, barem što se Japanaca tiče i tu ima još mnogo prostora za razvoj, naročito ako uzmemo u obzir da Kawasaki ove sezone nudi već 130 KS u ovoj klasi.

Hondina poslastica u obliku dvostrukih injektora PGM-DSFI, ukupno 8, u dva reda, ostaje i dalje tehnički dragulj. Kako smo već pisali, prvi red se nalazi ispod air-boksa i omogućuje vrhunske performanse i turbulencije smjese na visokim okretajima motora, pojačavajući Venturijev efekt, dok se donji red, bliže samim cilindrima, brine za brži odgovor na komandu gasa i "puniji" okretni moment u srednjim režimima rada agregata.

Drugi dio izmjena odnosi se na okvir koji na vagi pokazuje -4 kg i smanjenje ukupne težine motocikla od 6 kg. S obzirom da snaga nije povećana, ovo je velik doprinos odnosu snage i težine. Jasno da se sve to mora osjetiti na upravljivosti. Stjenke okvira izrađenog Die-cast tehnologijom sada su još reducirane s 3,5 na 3 mm na mjestima gdje je opterećenje manje. Na stražnjoj vilici Pro-link gornji prihvat amortizera je sada uprešan u tijelo kako bi se izbjegle pričvrstnice i smanjila težina.

Ipak, najveća novost je svakako prednji ovjes. Napokon smo dočekali da upside-down vilica postane standard klase, kako bi se CBR 600 i optički vrlo približio RCV 211 originalu. Cijevi promjera 41 mm imaju hod od 120 mm, što je standard i za kla-

**Sve prednosti starog modela su naslijeđene uz još robusniji prednji kraj. Upravljivost je izvrsna**





Ukupan izgled je samo malo kozmetički dotjeran. Uglavnom je riječ samo o grafici

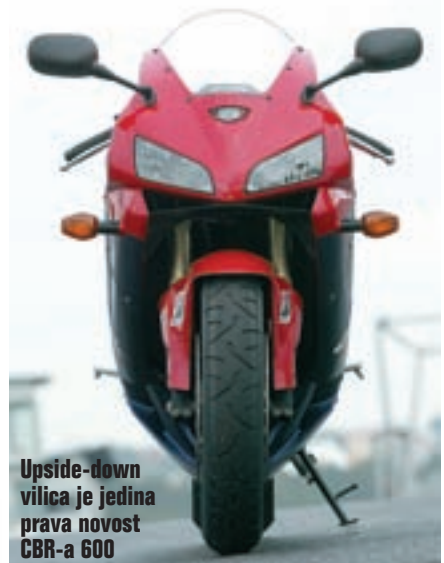
su 1000. Podešavanje je kompletno, od opruge do hidraulike u kompresiji i povratu. Tu su i Tokico radijalna klijesta za upotpunjavanje race-ready projekta. Diskovi promjera 310 mm trebali bi poboljšati kontrolu kočenja.

Stražnja vilica je specifičnost Honde. Ova impresivna skulptura kompletno izolira okvir od stresa i naprezanja prouzročenih radom stražnjeg ovjesa, što je itekako bitno u natjecateljskim okvirima. Smanjena su i dodatna strukturalna ojačanja okvira, a smanjena je i težina sklopa. Ovakva izvedba oslobodila je prostor za spuštavanje spremnika goriva vrlo nisko, te su na taj način centralizirane mase i poboljšane vozne osobine. Gornji klin pričvršćenja amortizera sada je

eliminiran i integriran u aluminijski odljevak.

Spomenimo i novu signalizaciju preko sva četiri pokazivača pravca. Redizajniran je i gornji trokut upravljača, mada osnovne koste nisu mijenjane. Tu je i neizostavni HISS uređaj protiv krađe. Od originalne opreme moguće je naručiti povišeni i zatamljeni vjetrobran, alarm osjetljiv na pokrete i vibracije, pokrov stražnjeg sjedala, nekoliko karbonskih zaštita i ukrasa, U-lock, centralni stražnji stalak, te zaštitni prekrivač skrojen točno po silueti CBR-a.

Za ovaj model Bridgestone je razvio pneumatik BT 014 koji se u tvorničkoj postavi donekle razlikuje od one na ZX-6R, no vjerujemo da će u aftermarket prodaji biti



Upside-down vilica je jedina prava novost CBR-a 600



Ispuh pod sjedalom, vilice i radijalne kočnice savršeno upotpunjuju Hondinu Race Ready filozofiju



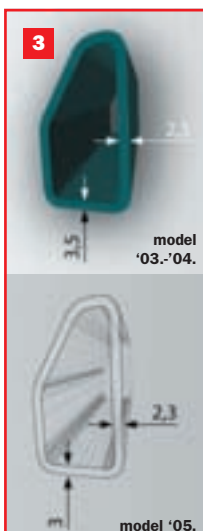
Straga će tek malobrojni otkriti razliku

Kvaliteta prenošenja snage na asfalt je CBR-ova specijalnost. Neki to rade divlje, ali malo tko ovako profinjeno



identičan. Prednji pneumatik bi trebao ponuditi izvanrednu gipkost i preciznost s dvostrukom armiranim pojasom, a stražnji trakciju novim tehnologijama izrade smjese.

Za testni poligon ponovo je odabran Estoril u Portugalu, tako smo ovaj put uštedjeli na vremenu za privikavanje na stazu, jer je itekako dobro poznamo s ranijih testiranja Hondi serije RR. Svu pozornost mogli smo odmah usredotočiti na ono zašto smo i došli, na race repliku koja brani titulu lidera u klasi. Ipak, nebo nije mislilo tako, a ovaj test protekao je uglavnom kao kišna utrka novinara. Kako su utrke poput lutrije, tako je i pet motocikala testne flote toga dana završi-



- (1) Novi usisnici i zategnute bore svjetala
- (2) Zaštita ispuha je sada jednostavnije riješena
- (3) Debljina stjenki okvira je stanjena
- (4) Instrumenti sadrže sve potrebno, osim Lap-timera
- (5) Mjenjač je kod Honde neobično visoko postavljen
- (6) Čvršća vilica i novi trokuti
- (7) Okrenuto učvršćenje amortizera je posebnost CBR-a



lo na leđima. Čak jedan više nego li su to učinili talijanski novinari dan ranije. "Utrku" je poveo Karl Muggeridge, čovjek koji je na ovom motociklu prošle sezone jednostavno pomeo ostatak svijeta u klasi Supersport. Vjerojatno smo mu ubrzo dosadili, pa nam je nesebično prepustio kormilo. Iako još nije dobio u ruke svoj novi "nabrušeni" alat, bio je vidno zadovoljan onime što dobivamo u serijskoj inačici. Kišno prijevodne bilo je odličan ispit za nove Bridgestone BT 014 gume, razvijene za ovaj model. Prednja je pokazala laganu nesigurnost na kiši, dok je stražnja izdržala i više nego smo očekivali. Na suhom sjajno vode obadvije, s time da oštrij profil prednje naglašava upravljivost.

Kada je riječ o dinamici, Honda nastavlja svoj ubojiti ples s našeg usporednog testa klase 600. CBR-RR se kao sršljen munjevito obruša u zavoj i to s takvom lakoćom i žestinom, da nas ponekad zatekne nespremne na tako brze maneuvre. Prebacivanje težišta se bez posebnih predradnji zaista odvija glatko i u tome mu moramo skinuti kapu. Honda daje jedan specifičan osjećaj, koji najlakše možemo opisati kao da vozač napada zavoje ramenom, a ne koljenom.

Jasno, osim što je zadržao epitet najokretnijeg motocikla u klasi, taj naziv je i dodatno osnažen, ponajviše filigranskim skidanjem onih 6 kila. No, prije svega uzroke za ove prednosti treba potražiti u položaju vozača, koji je znatno bliži upravljaču u odnosu na konkurente, pa čak i od novog Kawasaki ZX-6R, koji je ovoga puta poradio i na tom elementu. No, ima to i određenih nedostataka. Honda nakon duže vožnje osjetno umara ruke vozača jer cijelo tijelo kao da visi na prednjem trokutu upravljača, no, za sportsku vožnju feeling ne može biti bolji. Doslovce osjetimo svaki centimetar ceste, hvatljivost pneumatika i kompletan prednji

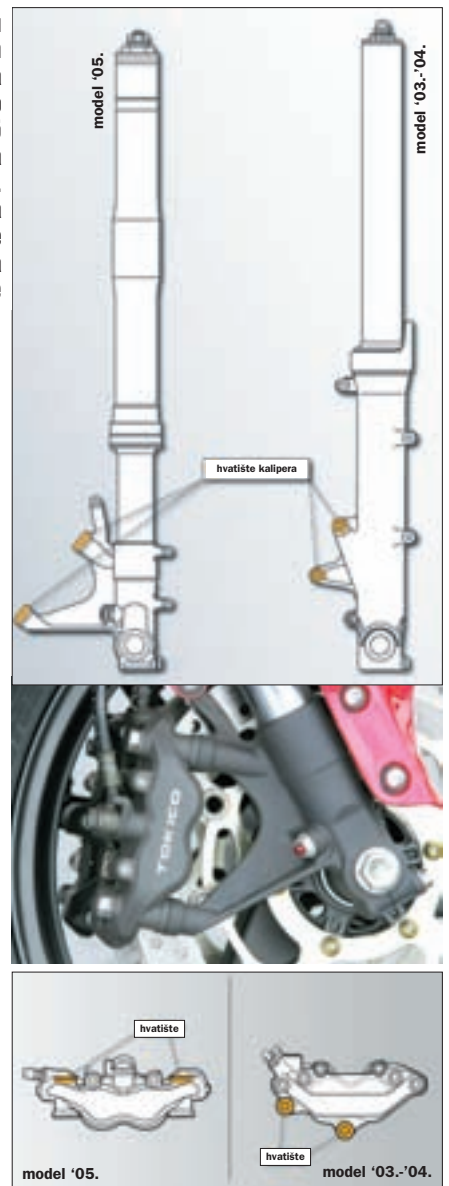
kraj ulijeva toliko povjerenja da osjećamo kako smo vladari situacije. Spomenimo i krutost prednjeg kraja koji je dobio upside-down vilicu i radialna kliješta. Sve su to prave natjecateljske komponente, pa i ne treba čuditi da CBR pruža vrhunski osjećaj, a s njime i užitek u vožnji.

S obzirom da sjedimo tako "visoko" iznad prednjeg kraja, primjećujemo nedostatak aerodinamičke zaštite. Ako nismo sklopčani ispod vjetrobrana, a to je na ovom motociklu zaista naporno, po ramenima nam tuče najjači pritisak. Niti prsa ne prolaze ništa bolje, čak niti prilikom "lagane šetnje". Vjerujemo da je frontalni presjek Honde, po videnome, najmanji u klasi.

Takvu konfiguraciju prate i ostale komponente: kratki spremnik, uski bokovi i kratki položaj ručica daju posebnu kompaktnost motociklu. Sjedalo je tanko na rubovima i daje odličan osjet i grip za sportsku vožnju. To su komponente koje krasi samo prave RR motocikle. Sreća da su nožne komande ostale dovoljno nisko da možemo reći kako je ipak zadržana izvjesna doza udobnosti.

Što se same snage tiče, tu nije napravljen korak naprijed, mada bismo to voljeli, ako pogledamo konkurente koji podižu letvicu još više. Iako vrlo pravilan, niti moment motora nije rekordan. To se i osjeti. Honda 600 je upravo onakvog karaktera kakvog smo ga i navikli voziti. Nema brutalnih provala snage, niti u nižim brzinama. Jasno, preko 9.000 okretaja morate očekivati urlik motora, ali ništa spektakularno. No, iskustvo nas uči da sâm osjećaj iskazivanja snage ne mora

**Slike pokazuju razliku u hvatištu prednjih čeljusti kočnice na prednju vilicu. Tako prihvat na modelu '05 zovemo radialnim a na '04 aksijalnim. Radijalno znači da vijak koji pričvršćuje čeljusti ide okomito na cijev kraka vilice**



**Tek ogoljen motocikl pokazuje skladnost detalja kako bi ukupan proizvod bio čim više kompaktan**

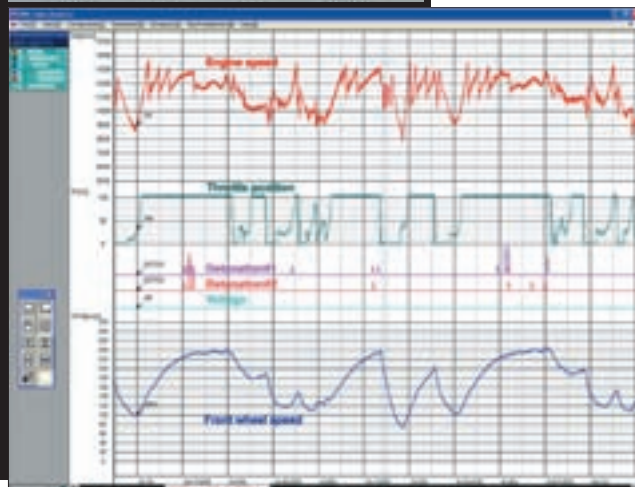
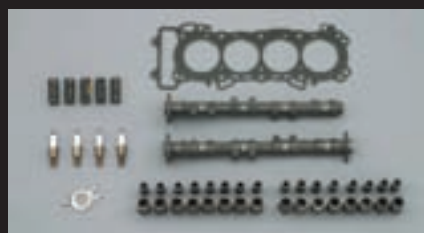




Prekrasna staza u Estorilu nije nas baš dočekala okupana suncem

## HRC Racing kit

● Ovaj natjecateljski dodatak, dostupan tek od ožujka, odgovor je na velik interes amaterskih i svjetskih natjecanja. Sadrži kit za motor (1.150 Eur), prijenos (995 Eur), alternator (1.470), ovjes, PGM centralu i ispuh. Tu je i Data Logger (780 Eur) koji bilježi otvorenost gasa, okretaje prednjeg kotača, brzinu agregata itd. i sve to prenosi na PC, kako bi mehaničari brzo prilagodili mapu i kit pojedinoj natjecateljskoj stazi. U zagradi su preporučene cijene Honde Japan.



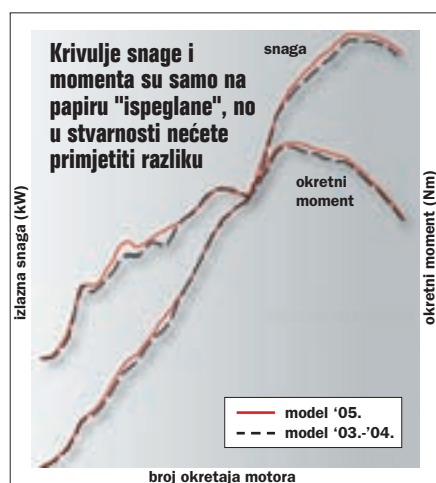
uvijek imati čvrstu vezu sa realnošću. To nam potvrđuju i dosadašnji modeli CBR-a 600RR, a isto tako i CBR1000RR, koji su, iako nikad nisu bili najjači, često pobjeđivali. Kako bi to rekli u Hondi: "Dajemo prednost totalnoj kontroli". I zaista, CBR je neodoljivo miran i staložen, tako da vozač svu svoju pažnju može usmjeriti prema stazi. Kao da je podmetnut neki tajni stabilizator u ovaj "čudni" stražnji ovjes. Vozač s lakoćom može birati hoće li voziti oblije ili oštrije putanje, jer ga motocikl ne prisiljava ni na kakve suvišne pokrete. Neobična je to formula "naprednog" sjedenja i najduljeg međuosovinskog razmaka među Japancima. Još u ovom tisućljeću 1.395 mm je bilo ekstremno kratko, a pogledajte sada nove mode.

Kočnice su i do sada bile jedna od najboljih vrlina CBR-a, a to se ovdje u drugoj generaciji i potvrđuje. Uvijek dovoljno snažna i modulabilna, nitko neće poželjeti bolje. Lagano doziranje će i onima nesigurnijima ostaviti vremena za manevar, dok se prednja vilica neće silovito sjuriti do kraja svoga hoda. U svakom slučaju, progresivnost i kompatibilnost komponenti su na visokom nivou.

Još jednu pohvalu uputili bismo ugladečnosti komandi. Nježno i mirno mijenjanje brzina, osjetljivost spojke, osjećaj na kočnici, te kontinuiran odgovor na ručici gasa samo se poklapaju s ukupnom osobnošću Honde.

Isto tako, mehanika je također tiha, čak preugladena za jedan cestovni bolid trkačkih korijena. Iskristivost performansi širem krugu korisnika i preciznost upravljanja i dalje ostaju najveće vrline Honde CBR 600 RR.

Jedva čekamo uzvratni usporedni test Supersporta da vidimo može li sva ta hladnokrvnost Honde i dalje parirati «nabrijanim» i ekscentričnim rivalima poput zelenog Ninje. ■



### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> četverocilindrični, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 67 x 42,5 mm
<b>Obujam:</b> 599 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 12 :1
<b>Razvod:</b> dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> elektronsko ubrizgavanje goriva PGM-DSFI s leptirastim tijelima promjera 40 mm
<b>Spojka:</b> s višestrukim diskovima
<b>Mjenjač:</b> 6 brzina
<b>Okvir:</b> dvostruke aluminijske grede
<b>Kut upravljača:</b> 24°
<b>Ovjes:</b> sprijeda upside-down vilica s cijevima od 41 mm, hod 120 mm; straža oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 130 mm
<b>Gume:</b> prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
<b>Kočnice:</b> naprijed dvostruki diskovi promjera 310 mm i radijalne čeljusti sa 4 klipića, straža disk od 220 mm i 1klipić
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.010, širina 690, visina sjedala 820, osovinski razmak 1.395, težina 163 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 117 ks (86 kW) pri 13.000 okr./min., max. okr. moment - 6,7 kgm (66 Nm) pri 11.000 okr./min.
<b>Spremnik goriva:</b> 18 l

**+** kompaktnost, upravljivost, stabilnost

**-** vjetrobran, živost agregata