

[SPECIJALNO IZ SAD]
[Honda CBR 600 RR]



Kratka i slatka

Nakon četiri godine staža na tržištu i tri uzastopna naslova prvaka Honda je predstavila novu generaciju sportaša perolake kategorije. Deklarirane vrijednosti sugeriraju da se CBR 600 RR odlikuje rekordno malom težinom, najkraćim međuosovinskim razmakom, ali i najmanje snažnim pogonskim agregatom u svojoj klasi. Posljedice takve koncepcije itekako se osjete i omogućuju novom CBR-u da i dalje zadrži epitet jednog od najzabavnijih sportaša u klasi

PIŠU:
TOMISLAV BEŠENIĆ
I BORIS PUŠČENIK

ALABAMA: Nijemi smo svjedoci vremena u kojem je pojam potrošačkog društva dosegnuo nove vrhunce, te je svaki proizvod trajniji od sladoleda izložen riziku da ga dušobrižnici stila proglašaju "demode" artiklom. Stoga je velika stvar kada se na iznimno aktivnom tržištu jedan sportski motocikl uspije zadržati pune četiri godine, a uspjeh je utoliko veći ako znamo da nije riječ o nekom prestižnom modelu Ducatija ili nekog sličnog proizvođača koji će nešto lošije performanse godinama moći pravdati svojom karizmom, već da se radi o japanskom sportskom motociklu koji bi po nekoj nepisanoj definiciji klase kojoj pripada svake druge godine trebao proći kroz temeljiti tretman obnove duha i tijela.

Doduše, uzmemo li u obzir da je prije dvije godine malo zategnuo svoje bore, ispada da se ni CBR 600 RR nije uspio do kraja oduprijeti tom ludom ritmu, no opsežnost tadašnjih zahtjeva niti izbliza nije mogla dovesti u pitanje odličnu početnu osnovu, koja je svoje prve službene kilometre odradila početkom 2003. godine. A ta će godina biti masnim slovima upisana u ljetopisima ove klase, budući su istovremeno put do kupaca tražili radikalno novi Kawasaki ZX-6R i u svakom pogledu poboljšana druga generacija Yamaha R6. Iako je i Ninja sa sobom donijela sasvim novo, gotovo "racing" poimanje ove popularne klase motocikala, Hondin je novi i ekstreman Supersport adut predstavljao pravi kulturološki šok, posebno među brojnim poštovateljima dotadašnjih generacija sportsko-turističkog modela CBR 600 F.

Već je na prvi pogled bilo vidljivo da je CBR 600 s novom i sasvim prikladnom oznakom RR u potpunosti raskrstio s dugogodišnjim naslijeđem F modela, te da je Honda konačno i u toj klasi ponudila krajnje ekstreman, ali i uravnotežen motocikl odlične ciklistike, koji je te godine zatekao cjelokupnu konkurenciju. Nije bio naodmet ni dobro pogođen vanjski izgled, jednako kao i brzo stečena navika nedjeljnog pobjeđivanja, koja je na kraju rezultirala trostrukim uzastopnim naslovom svjetskog prvaka u klasi Supersport. U međuvremenu je ciklistika oplemenjena upside-down vilicom, prednje su diskeve počele "gristi" radijalne kočione čeljusti, a sve je to bilo popraćeno i sa 6 kg manjom težinom. Ostatak motocikala sve te godine gotovo i nije bio mijenjan, što znači da je udobnost cijelo vrijeme bila žrtvovana u korist agresivnog položaja vozača kao stvorenog za napadanje zavoja, ali i da su performanse pogonskog agregata sve više zaostajale za vrijednostima koje su nudili drugi japanski proizvođači.

CIJENA
83.990 kn

**Najkompaktniji i najlakši
motocikl u klasi: Honda CBR
600. Šteta samo što nema
koju konjsku snagu više**



To je nedvojbeno značilo da je CBR s vremenom sve teže pratio ritam redovito obnavljane konkurencije i da je konačno sazrijelo vrijeme za novi model, koji i dalje dijeli genezu s prvim RR-om. Počet ćemo s novim pogonskim agregatom, koji je osjetno lakši, kompaktniji, ali je istovremeno i mršava 3 "konja" snažniji od svog prethodnika. Bez obzira na vidljivi napredak u svakom pogledu, ljubitelji revolucionarnih novosti neće biti posebno impresionirani, budući Hondini inženjeri nisu bili skloni eksperimentiranju, već su samo koristili suvremene "tekovine" koje je normalni razvoj tehnologije donio u posljednje četiri godine. Tako novi poklopci glave izrađeni od magnezija, klipnjače izrađene po uzoru na one sa Honda CBR 1000 RR, te manja i lakša spojka doprinose smanjenu težinu pogonskog agregata za puna 2 kilograma. U tom su duhu uštede na težini ispušni ventili od sada opremljeni samo jednom oprugom, a klipni su prsteni tanji, kako bi se smanjilo trenje. Nova je i elektronska centrala, koja određuje najpogodniji trenutak za bacanje iskre, te uz to sprječava nastanak nepoželjnog detonativnog izgaranja, dok je preoblikovani ispušni sustav ponešto olakšan i opremljen elektronski kontroliranim ventilom, koji bi trebao optimizirati protok ispušnih plinova.

Primjerena je pažnja posvećena i usisu, pa tako najistaknutiji dio potpuno novog Ram-Air sustava više nije stidljivo skriven ispod prednjih svjetala, već je smješten između njih, odnosno na mjestu gdje se bilježi najveći pritisak zračnih struja, dok je

zapremina zračne kutije povećana za 0,7 litara.

Dosad nabrojeno nas navodi na zaključak da novi agregat ima puno više potencijala od svog prethodnika, no pogledamo li deklariranih 120 KS koje razvija pri 13.500 okr/min možemo naslutiti da će CBR i u ovoj reinkarnaciji po maksimalnoj snazi zaostajati za svojom najljućom konkurencijom. Iako je postignut određeni napredak u odnosu na stari model, Kawasaki, Suzuki i Triumph se još uvijek mogu pohvaliti solidnom

prednošću od 5 KS, dok Yamaha kao trenutno najsnažnija pripadnica ove vrste raspolaže sa 7 KS viška. Maksimalna vrijednost okretnog momenta je sasvim prosječnih 66 Nm, no CBR ga oslobađa pri za ta klasu relativno niskih 11.250 okretaja u minuti.

Vjerojatno svjesni da ovim brojkama neće zaplašiti nikoga, u Hondi težište prebacuju na činjenicu da je njihov novi agregat najlakši u svojoj klasi, te je uz to ukupnim dimenzijama kompaktniji čak i

**Na ovim prostorima su
nekad kauboiji prašili
prerijama. Mada su
jahaci ostali isti, alat se
bitno promijenio**



Golo tijelo otkriva da je ispod fasade sve proračunato u milimetar



Instrumenti bi trebali biti malo sportskiji



Kočnica je vrlo nagla u početku hoda i izrazito jaka



Iako tanko podstavljeno, sjedalo nije nimalo neudobno

od zapreminom osjetno manjih rednih četverocilindraša. To je zajedno sa smanjenjem gotovo svih ostalih komponenti motocikla omogućilo bolju centralizaciju masa, ali i dodatno smanjenje međuosovinskog razmaka, kao i ugradnju duže stražnje vilice. Drugim riječima, nova Honda trebala bi biti još okretnija i reaktivnija, a ako vas u to ne može uvjeriti rekordno mala vrijednost međuosovinskog razmaka od 1.375 mm, možda će to uspjeti istaknutoj suhoj težini od svega 155 kg.

Dakle, taman smo pomislili da ionako do krajnjih granica olakšani, sve bogatije opremljeni i već pomalo "anoreksični" sportski motocikli ne mogu ponuditi značajniji napredak u tom pogledu, CBR-ka uspijeva smršaviti dodatnih 8 kg i tako postaviti nove standarde u ovoj klasi. Na taj način - sasvim u skladu sa Hondinom filozofijom da nije sve u snazi, već da ima nešto i u potpunoj kontroli - CBR 600 RR ostvarenim omjerom snage i težine staje rame uz rame sa snažnijom, ali i od 6 do

Nespretno rješenje: skidanjem tablice nestaju i sva svjetla



Dizajn u službi aerodinamike

● Prije četiri godine CBR 600 RR je oduševio svojim čistim i agresivnim linijama, koje su bile potpuni odmak od onoga što je Honda dotada radila. Minimalistički izvedena prednja svjetla, zašiljena silueta s visoko podignutim stražnjim krajem i kompaktnim svjetlom naguranim iznad centralno smještenog ispušnog sustava najavili su nove trendove i bili su pravi recept za uspjeh kod kupaca. O uspjehu koncepcije svjedoči i to da mu je bezobrazno nalikovao i godinu dana kasnije predstavljen CBR 1000 RR, kao i to da ni ovogodišnji model nije odstupio od osnovnih kontura. Uz to, nakon detaljnije analize stječe se dojam

da je najveći dio ovogodišnjih dizajnerskih promjena u prvom redu išao u smjeru poboljšane funkcionalnosti i aerodinamike, a tek nakon toga u svrhu zadovoljavanja vizualne komponente.

Smanjene su prednje oplata, čiji je najistureniji dio pomaknut unazad za 30 mm, a promjeni osobnog opisa doprinio je i centralni smještaj usisnika zraka. Manje vidljiva, ali barem jednako toliko zanimljiva promjena odnosi se na razmak između donjeg dijela vjetrobranske kupole i bočnih oplata. Taj bi slobodan prostor trebao doprinijeti aerodinamici, odnosno boljem usmjeravanju zraka oko motocikla i kroz njega. Na tom tra-

gu smanjenja poprečnog presjeka je i uži (40 mm) i viši (33 mm) hladnjak rashladne tekućine.

Spremnik goriva je i dalje vizualno povezan s donjim dijelom vjetrobranske kupole. Novina je smještaj pomalo nemaštovito oblikovanog stražnjeg svjetla, koje je sada sastavni dio konstrukcije na kojoj se uz pokazivače smjera nalazi i nosač tablice. Rješenje je to koje olakšava pripremu motocikla za vožnju natjecateljskom stazom, ali bi istovremeno moglo stvoriti probleme gradskim trkačima, koji su se dosad elegantno rješavali nosača registarske tablice, bez da pritom ostanu bez stražnjeg svjetla.



Honda se spušta u zavoj vrlo napadački, brzo i bez pogovora. Jedino kod R6 pamtimo takvu energičnost. Upravljač nije previše otvoren, tako da još naglašava kompaktnost konstrukcije

čak 12 kg težom ranije spomenutom konkurencijom. A uz olakšani pogonski agregat svoj su obol takvom impresivnom smanjenju težine dali i ostali elementi ovog motocikla, uključujući i aluminijski okvir potpuno nove konstrukcije. Stjenke su, istini za volju, i dalje debljine 2,5 mm, no to je ujedno i jedina poveznica između starog i novog okvira. Uz kompaktniju i lakšu izvedbu glavna je novost da se umjesto nekadašnjih 11 sada prilikom sklapanja broje samo četiri njegova dijela povezana u sada još čvršću konstrukciju.

Za razliku od okvira, konstrukcija ovjesa se nije previše mijenjala, tako da se naprijed nalazi gotovo nepromijenjena upside-down vilica promjera 41 mm, dok se na stražnjem dijelu motocikla i dalje nalazi dokazano dobar Unit Pro-Link sustav ovjesa. Jedina prava novina je u crno obojana stražnja vilica produžena za 5 mm, kako bi se pokušalo kompenzirati negativne elemente skraćenog međuosovinskog razmaka. Kakva suprotnost! Dok Honda skraćuje međuosovinski razmak za 20 mm, Kawasaki ga povećava za 15 mm i tako dola-

zimo do razlike od punih 40 mm. Ovo su prava dva ekstrema u klasi i biti će zanimljivo vidjeti tko je izabrao pravi put. No, sasvim je jasno da se produženjem stražnje vilice teško može anulirati ovako radikalno smanjenje kota ciklistike. Kada u tu priču uvedemo još smanjenje težine i povećanje snage agregata, jasno nam je da bez HESD, odnosno elektronski kontroliranog amortizera upravljača, neće ići. Budući smo već nekoliko puta pisali o njemu, nema potrebe za detaljnom elaboracijom tog sklopa, već je dovoljno reći da funkcionira tako



Paleta boja je ove godine proširena na čak četiri. Za test oduvijek dobivamo samo crvenu kombinaciju

Još pamtimo taj pogled ispod obrva



Hondina specijalnost: amortizer nije pričvršćen na okvir s gornje strane

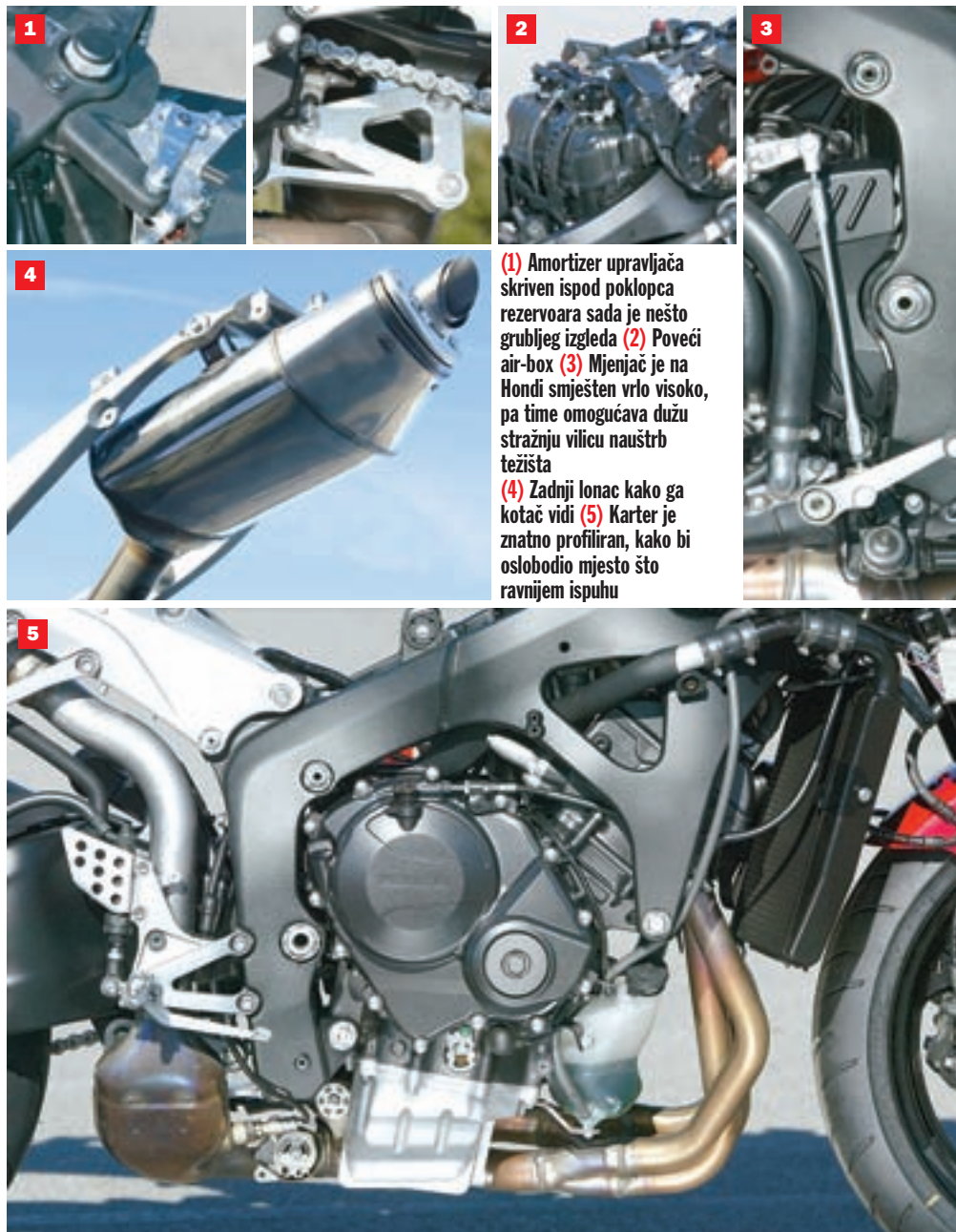
da se sa porastom brzine sužavaju kanalići kojima protječe ulje, te se tako ukrućuje sam amortizer i sprječava neželjena trešnja prednjeg kraja prilikom naglih ubrzanja ili prelaska preko neravnina.

Nakon što smo apsolvirali tehnički dio priče, vrijeme je da se polako posvetimo i vozačkim užicima. Radno mjesto budućeg vlasnika nije bitno mijenjano, tek su kao posljedica promjene smještaja pogonskog agregata kukovi pomaknuti 15 mm unazad, dok su istovremeno ručke upravljača podignute za 10 mm, kako bi se pružilo nešto više udobnosti.

I dok se tu radi tek o sitnim finesama koje nisu promijenile dobro poznati osjećaj za upravljačem Honde, obnovljena ploča s instrumentima svakako predstavlja vrijednu novinu. Doduše, kada ga usporedimo sa konkurencijom, cijeli taj sklop još uvijek djeluje previše turistički, a ne može se ni reći da obiluje informacijama, no svakako je oku ugodniji nego do sada. Kako i priliči jednom sportskom motociklu, najveći dio površine pripada analognom obrtomjeru, kod kojeg raspon skale mjeri 17.000 okr/min, dok crveno područje započinje već pri broju 15. Vrijednosti su to koje je konkurencija već odavno premašila, no grafika je jedno, a stvarne mogućnosti pogonskog agregata su nešto sasvim drugo.

Krajnji je trenutak stoga da s riječi prijedemo na djelo i pokušamo vas uvjeriti da se isplatilo prevladati pola svijeta kako bismo za upravljačem nove Hondine uzdanice odvezli svoje prve krugove na tada nam još nepoznatoj Barber Motorsports Park stazi koja je sa svojim brdovitim reljefom i kombinacijom brzih i sporih zavoja pokazala savršenim poligonom za ispitivanje krajnjih mogućnosti ove zvjerke. Vjerujemo da ste i sami na temelju svega dosad napisanog stekli sud od tome kako se ovaj motocikl ponaša u vožnji i možemo vam reći da je ova Honda vjerojatno upravo takva kakvom ste je zamislili, samo još malo bolja.

Krenut ćemo od onog što nas je najviše oduševilo, a to je iznimna lakoća upravljanja i reaktivnost po kojoj joj može konkurirati samo Yamaha R6. Dio zasluge za to pripada i vrlo dobrom položaju vozača, koji je kao stvoren za natjecateljsku stazu. Nakon što će vam praktički bez otpora dopustiti da ga stavite u nagib, CBR će spremno slijediti



1

2

3

4

5

(1) Amortizer upravljača skriven ispod poklopca rezervoara sada je nešto grubljeg izgleda (2) Poveći air-box (3) Mjenjač je na Hondi smješten vrlo visoko, pa time omogućava dužu stražnju vilicu nauštrb težišta (4) Zadnji lonac kako ga kotač vidi (5) Karter je znatno profiliran, kako bi oslobodio mjesto što ravnijem ispuhu



1987.

Dvadeset joj je godina tek

● Lijepa priča nazvana CBR 600 počela je sada već davne 1987. godine, kada su sportski motocikli hrabro krenuli novim stazama kako bi postali ono što su danas. Kako biste sve mogli promatrati u kontekstu tog vremena, reći ćemo da su u trenutku kada je predstavljen prvi CBR 600 F cestama vladali prvi modeli poput GPZ-a ili prvog GSX-R-a, dok je CBR 900 RR bio tek lijepa priča za neka buduća vremena. Sa svojih 85 KS i 207 kg težine prvi je CBR 600 nudio impresivne performanse i atraktivan izgled, a dvije godine kasnije ponuđen je blago redizaniran i 8 KS snažniji model, koji se na tržištu održao do 1991 godine. Tada na scenu stupa varijanta PC25 pokretana novim pogonskim agregatom, kojim je po prvi put dosegnuta granica od 100 KS.



1991.



1995.



1997.



1999.

Nasljednik iz 1995. godine već je koristio sustav za dinamičko dohvatanje zraka, no vrijednost maksimalne snage porasla je tek kada je 1997. godine predstavljen obnovljeni model za kojeg Honda deklarira 105 KS pri 12.000 okr/min. Godine 1999. predstavljen je potpuno novi CBR opremljen aluminijskim okvirom, koji je nakon dugo vremena donio značajnu uštedu na težini, da bi generacija iz 2001. bila opremljena elektronskim ubrizgavanjem goriva. Taj se CBR uz standardnu F varijantu pojavio i u FS varijanti, koja je bila nešto naglašenije sportske orijentacije, a osnovni se model gotovo nepromijenjen proizvodi i dan danas.



2001.



2003.



2005.

Eliksir njegove dugovječnosti je model CBR 600 RR, koji je kada je predstavljen bio toliko ekstreman sportski motocikl, da je Honda odlučila u svojoj ponudi zadržati i stari model namijenjen kupcima koji udobnosti ipak daju malu prednost pred voznim osobinama dostojnim racing motocikala.

Centralni usis po uzoru na konkurente



Svjetla jedva čekaju da ostanu doma



vaše naredbe bez ikakvih primjedbi ili suzdržanosti. Prednji kraj se pritom vrlo dobro osjeti, dok o nekom spomena vrijednom širenju putanje nema ni govora. Elektronski kontroliran amortizer volana tu obavlja lavovski dio posla, no pritom u svom funkcioniranju nije previše nametljiv i ne prigušuje toliko važne povratne informacije koje nam šalje prednji kotač. I općenito se radi o motociklu kojeg vozač može gotovo savršeno osjetiti i koji vam bez pretjeranog filtriranja jasno govori što se zbiva ispod vas. Određena negodovanja stražnjeg dijela motocikla osjetili smo tek kada bismo pri naglim ubrzanjima naletjeli na neravnine, no ni tada lagana trešnja nije bila razlog za brigu, prije bismo rekli da je samo pospješila užitek vožnje.

Sve u svemu, CBR 600 RR se prilikom napadanja zavoja pokazao odlično uravnoteženim motociklom, a slično vrijedi i za kočnice, s tim da tu ipak postoji jedan ali. Naime, dva prednja diska promjera 310 mm opremljena radijalnim kočionim klijestima sa 4 klipca čak i predobro obavljaju svoj posao. U početnom dijelu hoda ručice malo preagresivno "grizu" i tako naglo mijenjaju raspored težina. Nakon tog stresnog početka kočnice se mogu fino dozirati, no lako je moguće da je šteta već napravljena i da se zbog pregrube inicijalne reakcije kasnije nećete usuditi do kraja iskoristiti

zaustavne potencijale ovog motocikla. Oni koji prevladaju taj strah i muški pritisnu polugu kočnice mogli bi imati određenih problema s podizanjem stražnjeg kotača, kao sasvim očekivane posljedice kratkog međuosovinskog razmaka. Pribrojimo li tome da CBR 600 RR još uvijek nije opremljen uređajem koji sprječava blokiranje kotača prilikom kočenja motorom, određena se namještanja i nestašluk stražnjeg kraja ne mogu izbjeći. Ne preostaje ništa drugo negoli da se naviknete na povremeni ples motocikla i da kod oštrijih kočenja nogama čvrsto objumite spremnik goriva i tako barem djelomično spriječite premještanje vlastite težine samo na upravljač.

Za razliku od agresivnih kočnica, pogonski se agregat može pohvaliti svojim linearnim karakterom, iako mu ne bismo zamjerali kada bi na visokim okretajima pokazao nešto više živosti. Što se tiče razvijanja snage na niskim srednjim okretajima i elastičnosti koja je često puta predmet rasprava kod ove vrste motocikala, CBR ne odskae od normativa svoje klase, ali svejedno u tom području ima više za ponuditi od, primjerice, Yamahe R6, koja živi isključivo za visoke okretaje. To znači da s Hondom možete računati na solidan potisak prilikom izlaska iz zavoja, no uspoređujući je s konkurencijom ne možemo se oteti dojmu da s pribli-



Honda CBR 600 je upravo onakva kako i izgleda: mala, vižljasta, natprosječno upravljiva i iznad svega zabavna. Spojka bi mogla biti mekša, što smo opazili tek na kraju dana kad smo gotovo svi ostali bez snage



žavanjem visokim okretajima nudi nešto manje uzbuđenja i ima određenu zadržku. Konja ima zasigurno sasvim dovoljno, no kada počnete cijediti zadnje atome snage, postaje vam jasno da zabava prestaje ipak mrvicu prerano. U gornjem području svog rada agregat nešto teže lovi okretaje, pa je bolje mijenjati nešto ranije. To znači da vam u početku bez gledanja na obrtomjer neće biti lako odrediti pravi trenutak za promjenu stupnja prijenosa. Pritom se nimalo ne isplati čekati aktiviranje blokade, budući je ona smještena predaleko od točke u kojoj pogonski agregat oslobađa maksimum svojih potencijala, dakle u području u kojem snaga već osjetno pada.

No, bez obzira na tu malu anemičnost u višim režimima vrtnje, ne može se poreći da je Honda ponovo uspjelo stvoriti uzbudljiv i pravi vozački motocikl. Ono što njegove izuzetno kompaktne dimenzije i mala težina obećavaju već na papiru, novi CBR bez problema ostvaruje na natjecateljskoj stazi i kada bismo cjelokupni dojam trebali prikazati u samo nekoliko riječi spomenuli bismo odlične vozne osobine, dobre, ponekad čak i presnažne kočnice, obilje zabave, ali i premalo racing pogonski agregat. Iako bi je zbog deklarirane maksimalne snage neki površnji poznavatelji mogli prekriti sa popisa svojih želja, za ovu bi se Hondu - gotovo kao da se radi o nekom modelu Ducatija, a ne o čis-

tokrvnom japanskom proizvodu - moglo reći da je namijenjena istinskim sladokuscima koji su spremni žrtvovati pokoju KS na ime odlične ciklistike i elementarnog uživanja u vožnji na dva kotača. Svojim moderniziranim izgledom možda

Arne Tode je prošle sezone s tisućicom osvojio baš sve utrke njemačkog prvenstva i bacio konkurente u očaj. Kao i nas, jer čovjek jednostavno leti stazom. Jednom je na kraju dana to doslovce i učinio, ubacivši umjesto u četvrtu u drugu brzinu. Logično, jer kada se trkač zaigra, zaboravi na klasični mjenjač. Bio je to lov na Toselanda i Turčina Kenana Sofuoglua, koji su ovdje trenirali već danima



više nije toliko upečatljiv, no s obzirom na to da je ubilježen napredak u gotovo svakom pogledu, kao i da je cijena konačno svedena u razumnije okvire, može se reći da je novi CBR ponovno ulovio korak s konkurencijom. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: redni, četiri cilindra, četverotaktni
Promjer x hod: 67 x 42,5 mm
Obujam: 599 ccm
Odnos kompresije: 12,2:1
Razvod: dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje s leptirastim tijelima promjera 40 mm
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: Aluminijski
Ovjes: naprijed upside-down vilica s cijevima promjera 43 mm, hoda 120 mm; straža oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 130 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
Kočnice: naprijed dvostruki disk promjera 310 mm i radialne kočione čeljusti sa 4 klipača, straža disk od 220 mm i kočiona čeljust s 1 klipačem
Dimenzije (u mm) i težina: dužina 2.010, širina 685, međuosovinski razmak 1.375, visina sjedala od tla 820, težina 155 kg
Deklarirano: snaga - 120 KS (88,1 kW) - 13.500 okr/min, max. okr. moment - 6,7 kgm (66 Nm) pri 11.250 okr/min
Spremnik goriva: 18 l

+ upravljivost, zabavan karakter, težina, položaj vozača, snaga kočnica, ugodna ciklistika, mjenjač

- isporuka snage na višim okretajima, nedostatak klizne spojke