

Honda CBR 1000 RR

Kao što smo već navikli kod Hondе, kočnice su na razini zadatka



PIŠE: KREŠIMIR PRAŠNIČKI
FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK



CIJENA
103.990 KN

Povratak korigenima

Palac gore za ciklistiku, koja na novom CBR-u doista oduševljava



Prvi CBR ugledao je svjetlo dana davne 1992. godine i predstavljao je znatan napredak u tadašnjem poimanju litar-ske klase sportskih motocikala. Cestama i trkalištima tada su vladali teškaši poput Suzukijevog GSXR-a 1100 ili Yamahinog FZR-a 1000, koji su nudili izuzetne performanse, ali su bili prilično teški i zahtjevni za brzu vožnju. Honda je tada postigla veliki uspjeh radikalnim pristupom koji je snagu smjestio u drugi plan, a to je potvrđivao i njezin agregat sa zapreminom od samo 900 ccm. Stavivši maksimalni naglasak na kompaktnost, malu težinu, lakoću upravljanja i cjelokupnu filozofiju "Manje je više" Honda CBR 900 stekla je brojne poklonike te donekle odredila smjer u kojemu je krenuo daljnji razvoj sportskih motocikala. No i ostali veliki japanski proizvođači vrlo brzo su prihvatili novu filozofiju, te su počeli proizvoditi lagane motocikle namijenjene prvenstveno sportskim užicima, a udobnost je bila potisnuta u drugi plan. Honda je tada počela zaostajati za svojom konkurencijom jer su sada svi uz ultralagane i kompaktne motocikle nudili i snažne pogonske agregate, dok je CBR tek s modelom iz 2004. predstavio agregat zapremine jedne litre. No, onda se pojavio drugi problem: povećana težina. Honda

je i dalje bila izuzetno lagana za vožnju, no tu lakoću upravljanja manje-više su nudili i ostali konkurenti, a snagom se još uvijek nije mogla mjeriti s ostalom japanskom trojkom. Inačica predstavljena 2006. bila je zapravo samo evolucija prethodnog modela i nije nudila ništa revolucionarno novo, te je Honda počela sve više zaostajati. Vjerojatno je cjelokupnom razvojnom odjelu bilo jasno da novi model više neće moći živjeti na lovorikama stare slave i da se mora poduzeti nešto što će novom CBR-u donijeti val svježine.

Radikalne promjene u dizajnu

Honda CBR 1000 RR model 2008. pretrpio je bezbroj izmjena, pa bismo komponente koje uz ime dijeli sa svojim prethodnikom mogle izbrojati na prste jedne ruke. Možda najradikalnija promjena i ono što nam već na prvi pogled daje do znanja da se ovdje radi o potpuno novom motociklu je sam dizajn, koji je za 2008. godinu drastično promijenjen. Iako nesumnjivo ima svoju aerodinamičnu svrhu, neće se svakome svidjeti, no isto tako bi se moglo reći i da nikoga neće ostaviti ravnodušnim. Možemo na to gledati kako god želimo, no činjenica je da u zadnje vrijeme sve veći broj sportskih motocikala na tržištu stavlja funkciju ispred estetike, pa zašto bi onda i Honda bila drukčija?

S obzirom da CBR u pogledu maksimalne snage, barem one koju tvornica deklarira, i dalje zaostaje za konkurencijom, očito je da su Hondini inženjeri taj nedostatak pokušali nadoknaditi smjelim aerodinamičnim rješenjima, koja u kombinaciji sa znatno smanjenom težinom novog motocikla čine skladnu cjelinu beskompromisnog sportaša.

Tako je sada CBR mnogo kompaktniji motocikl, s gabaritima koji više odgovaraju klasi 600 nego klasi 1000. Model za 2008. godinu znatno je zaobljeniji od prethodne inačice, a prednjim dijelom motocikla sada dominira velika i zatupljena maska, čija je glavna zadaća dodatno olakšati ciklistici i vozaču posao pri brzim prebacivanjima iz zavoja u zavoj. U Hondi tvrde da su aerodinamična rješenja primijenjena na novom CBR-u manje dekorativne prirode nego na prethodniku, što znači da je u fazi dizajna naglasak bio stavljen na funkcionalnost.

Nova Honda CBR 1000 RR predstavlja radikalni dizajnerski zaokret u odnosu na svoje prijašnje izvedenice, no zadržana je prepoznatljiva filozofija lakoće upravljanja koja je krasila sve prijašnje CBR-ke. Kako bi se napokon uhvatio korak sa sve ekstremnijim ostalim japanskim motociklima litar-ske klase, nova Honda napokon dolazi opremljena tehničkim pikanterijama koje njezina konkurencija koristi već godinama



Novi ispušni sustav smješten je sa strane radi što bolje centralizacije masa



Novi CBR posljednji je u klasi dobio kliznu spojku, no bolje ikad nego nikad



◀ Da nema poklopca pogonskog lanca, bilo bi vrlo lako okrenuti mjenjač tako da je prva brzina gore, a ostale dolje

▼ Stražnji amortizer pretrpio je neznatne promjene izgleda



Stop svjetlo je prilično jednostavno i neugledne izvedbe



Suputnici neće previše uživati u vožnji na novom CBR-u



Ispušni sustav ni pri ekstremnim nagibima nijednom nije zastrugao o asfalt

Donji dio prednje maske sada je rezerviran za dva otvora za usis zraka, za razliku od jednog velikog otvora koji je na prethodnom modelu bio smješten iznad hladnjaka. Još jedna promjena su i pokazivači smjera, sada integrirani u retrovizore, što je rješenje koje već imaju Suzuki GSX-R 1000, Ducati 1098, a ojednostavnost se može naći i na novom Kawasaki Z-X-10. Odustajanje od klasičnog rješenja smještaja pokazivača smjera u bočne dijelove oplata još je jedan pokazatelj da je Honda na svom novom motociklu nastojala dobiti što manji frontalni presjek, a samim time i bolju aerodinamičnu liniju.

No, dok prednjim krajem motocikla dominira velika i tupa maska, stražnji je kraj čista suprotnost sa svojim minimalističkim i zašiljenim repom koji gleda visoko u zrak. Naime, kako sada ispušni sustav više nije smješten ispod sjedala, nego sa strane, rep sada djeluje kao da ne pripada istom motociklu, a na njega se nadovezuje nosač tablice u koji su integrirani stražnji pokazivači smjera.

Kratki top ispušnog sustava neobičnog izgleda smješten je s desne strane motocikla, a kao i sve ostalo na novom CBR-u, i to rješenje je više funkcionalne nego estetske prirode. Naime, napuštanje pomodne filozofije ispušnog sustava ispod sjedala imalo je svrhu postići što bolju centralizaciju masa, a postigla se i znatna ušteda na težini u odnosu na prethodni model.

Za kraj priče o dizajnu recimo koju riječ i o Hondinom odabiru boja, koje možda i nisu loš izbor za neki obiteljski automobil, ali za jedan punokrvni sportski motocikl očekivali smo nešto puno agresivnije i maštovitije.

Velike promjene i ispod oplata

Dizajn je nešto što podliježe osobnom ukusu i može vam se sviđati ili ne, no iako je on na novom modelu radikalno promijenjen, činjenica

je da novi CBR najviše promjena krije ispod svojih oplata. Najviše pozornosti se posvetilo smanjenju težine agregata i centralizaciji masa, a krajnji cilj je bio postići što bolji odnos mase i snage, kako bi se povećale ukupne performanse. Snaga je sa 172 KS povećana na 177, no sada se njezina maksimalna vrijednost postiže pri visokih 12.000 okr/min, za razliku od dosadašnjih 11.250. Deklarirana maksimalna snaga možda i nije neki osobito impresivan podatak ako uzmemo u obzir da se svi Hondini konkurenti hvale sa znatno većim vrijednostima, no taj se nedostatak pokušava nadoknaditi manjom ukupnom težinom motocikla, koja u Hondinom slučaju iznosi svega 199 kg sa svim tekućinama.

Izostanak impresivne "konjice" spašava i maksimalni okretni moment novog CBR-a, koji je, doduše, neznatno manji od prethodnika i iznosi 113,8 Nm, no dok je model iz 2006. svojih 114,5 Nm postizao pri 10.000 okr/min, nova Hondina uzdanica postiže ga pri prilično niskih 8.500, što se itekako primijeti u vožnji, a usput možemo reći i da nijedan drugi japanski motocikl ne postiže svoj najveći okretni moment pri tako niskim okretajima.

Kako bi se postigla veća snaga, trebalo je provesti konkretne promjene na agregatu, a one između ostalih uključuju i reviziju cilindara. Njihov prvrt sada je povećan sa 75 na 76 mm, dok je hod smanjen s 56,5 na 55,1 mm. Naravno, to je dovelo do povećanja ukupne zapremine, koja je sada sa 999,8 ccm na samoj granici jedne litre. Razmak između cilindara je smanjen sa 6 na 5 mm, a ukupna težina agregata smanjena je za 2,5 kg u odnosu na prethodni model. Uštede na težini postizale su se na gotovo svim elementima agregata, pa je tako nova glava motora 15 mm kraća i 9,5 grama lakša, a to se postiglo skraćivanjem dužine ventila za 3,5 mm, premještanjem bregastih osovina 4 mm



Preveliko propadanje prednjeg ovjesa pri jakom kočenju nepotrebno uznemiruje stražnji kraj motocikla

niže i smanjivanjem njihovog razmaka za 4,5 mm. Značajno je i smanjenje težine bregastih osovina za 500 grama, a lakši su i novi usisni ventili od titana, kao i njihove opruge.

Velika novost je i klizna spojka, koju je Honda dosad uporno odbijala uklopiti u svoje motocikle, iako je konkurencija već odavno svoje uzdanice opremila tim korisnim pomagalom. U Hondi su dosad nudili objašnjenje da je CBR tako savršeno izbalansiran motocikl, da mu taj oblik pomoći nije potreban, no od ove godine su se ipak odlučili pokoriti zakonu tržišta i napokon priključiti ostalima.

Kao što smo već rekli, novi ispušni sustav ima zadatak postići što bolju centralizaciju masa, pa je njegova glavovina sada koncentrirana uglavnom ispod agregata, a ispod oplata izvire tek kratki i neugledni ispušni top smješten ispod desne noge vozača. Takvo rješenje trebalo bi minimalizirati učinke inercije, a time i pomoći pri što bržim izmjenama smjera.

Novi okvir

Zapravo je sve na novoj Hondi posvećeno upravljivosti i pokušaju spajanja snage koju može istisnuti agregat zapremine jedne litre s agilnošću motocikla klase 600. Iz tog je razloga CBR dobio novi lijevani aluminijski okvir, lakši za čitavih 2,5 kg od prethodnoga. Nadalje, broj sastavnih dijelova smanjen je s devet na svega četiri, čime se postigla 13% veća lateralna čvrstoća, dok je vertikalna čvrstoća povećana za velikih 30%, a još je impresivniji podatak o torzionoj čvrstoći, sada povećanoj za čak 40%. Uz to je novi okvir 30 mm tanji i kompaktniji od prethodnika.

Straga primjećujemo i novu vilicu od alumina u obliku krila galeba, kako to Honda naglašava u svom materijalu za tisak. Vilica je 11 mm duža nego dosad, no međuosovinski razmak se

Nosač tablice s ugrađenim pokazivačima smjera rješenje je kakvo smo već imali prilike vidjeti na Yamahi R6



nije promijenio te i dalje iznosi 1,405 mm, što je još jedan dokaz kompaktnosti novog Hondinog agregata. Povećan je i kut vilice i to s 9,5° na 9,67°, kako bi se ona lakše nosila s nešto povećanom snagom agregata.

Što se tiče elemenata ovjesa, oni su u suštini ostali isti, no ipak su pretrpjeli manje izmjene. Tako straga i dalje imamo isti Pro-Link amortizer koji ima

ista unutarnja podešenja kao i dosadašnji model, no sada mu je oblik nešto drukčiji. Naprijed je i dalje upside-down vilica promjera 43 mm, no tu su promjene bile malo izraženije.

Između ostaloga, kut prednje vilice je smanjen s 23,3° na 23,18°, no još je značajniju promjenu doživio predtrag, koji sada iznosi 96,3 mm, za razliku od 100 mm na prijašnjem modelu.

Ergonomija na stazi omogućava izrazito napadački položaj vozača

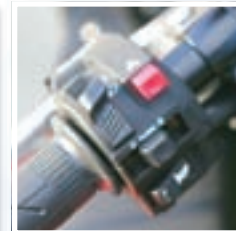




Diskovi su zadržali promjer 320 mm, no njihova debljina je smanjena na 4,5 mm. Nove Tokico monoblock čeljusti donijele su uštedu na težini od čak 430 grama



Kompaktna i elegantno izvedena instrument ploča, kojom dominira veliki okrugli i lako čitljivi brojač okretaja. Na minimalističkom displeju nalaze se sve potrebne informacije, uključujući i podatak o potrošnji goriva



▲ Jednostavni i funkcionalni prekidači na ručicama upravljača posve su u skladu s Hondinim prepoznatljivim stilom



▲ Stražnji kočioni sustav jedna je od rijetkih komponenti koje su ostale nepromijenjene



CBR 1000 RR na otvorenoj cesti također pruža brojne užitke

Promjene nisu zaobišle ni kotače: oni sada imaju tanje stjenke, te se tako postigla ušteda od 240 grama na prednjem, odnosno 310 grama na stražnjem kotaču.

Nove su i kočnice: naprijed se radi o monoblok dizajnu koji donosi uštedu u težini od čak 430 grama, što znatno utječe na rotacionu masu motocikla. I sami diskovi promjera 320 mm sada su lakši za 90 grama, dok je njihova debljina svega 4,5 mm. Stražnji kočioni sustav ostao je isti kao i na prošlogodišnjem modelu, a sastoji se od jednoga diska promjera 220 mm i čeljusti s jednim klipom.

U vožnji tipična Honda

Sve u svemu, popis promjena je podugačak i gotovo nijedan dio sa staroga modela nije prene-

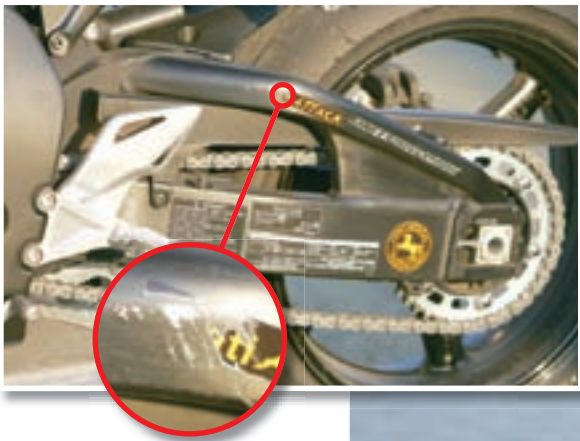
sen na novi. I ciklistika je dobila prilično agresivne kote, pa smo se stoga doista pitali hoće li novi CBR u vožnji imalo podsjećati na stare Hondine sportske modele koji su vozaču ulijevali povjerenje pri svakom prijednom metru. Čim smo sjeli na motocikl, uvidjeli smo da se nalazimo na dobro poznatom terenu, to jest da je Honda i dalje zadržala svoju prepoznatljivu ergonomiju. Doduše, razmak između sjedala i upravljača je sada neznatno manji, a i sam upravljač je viši, no sve to samo po sebi ne predstavlja preveliko odstupanje od dosadašnje prakse. Istina, položaj vozača je sada sličniji onome na CBR-u 600, no i dalje je vidljivo da je Honda ergonomiji posvetila veliku pozornost.

Niz promjena na CBR-u vidljiv je i na novoj instrument ploči, koja je pravo osvježjenje kad se usporedi s pomalo dosadnim instrumentima svoga

prethodnika. Stilski izvedeni okrugli mjerac broja okretaja ima crnu podlogu i lako je čitljiv u svakom trenutku, a na njega se nastavlja minimalistički displej s brzinomjerom, temperaturom motora i ostalim vozaču potrebnim podacima. Jedino malo nedostaje pokazivač odabranog stupnja prijenosa, koji su, primjerice, Suzuki i Kawasaki uklopili u svoje instrument ploče, tako da sada jedino Honda i Yamaha kaskaju po tom pitanju.

Pritiskom na tipku elektropokretača agregat se spremno javlja, a tihi, ali ipak reski zvuk koji dopire iz novog ispušnog sustava pomalo podsjeća na zvuk elektromotora i znatno je tiši od onoga na prethodnom modelu. Odmah po polasku primjetan je znatno ugodniji rad motora, ponajviše pri davanju i oduzimanju gasa, kada su prethodni modeli znali neugodno reagirati. Ta osobina je

Ergonomija na stazi omogućava izrazito napadački položaj vozača. Nova Honda u zavoje se obrušava poput motocikla od 600 ccm



Nova stražnja vilica 11 mm je duža od dosadašnje, no međuosovinski razmak je ostao isti. Zbog nespretno postavljenih oslonaca za noge često smo petama strugali po stražnjoj vilici

sada eliminirana zahvaljujući IICS-u, tj. Ignition Interruption Control Systemu ili hrvatski: sustavu kontrole prekida paljenja. Ne radi se ni o kakvom obliku kontrole proklizavanja, već u osnovi elektronski senzori uspoređuju brzinu vrtnje radilice s nizom drugih parametara u samoj mjenjačkoj kutiji, te tako kontroliraju paljenje i eliminiraju trzaje pogonskog lanca, što omogućava puno ugodniju i fluidniju vožnju. Možda se takvo rješenje čini pretjeranim, no trzaji lanca pri oduzimanju i davanju gasa na prethodnom CBR-u bili su puno izraženiji nego kod konkurencije, pa je Honda morala na neki način riješiti taj problem.

Već prvo ozbiljnije dodavanje gasa otkriva da Honda ovaj put nije sjedila skrštenih ruku, te novi CBR ubrzava odlučno i snaga vrlo malo opada sve do crvenog polja na brojaču okretaja, koje je sada pomaknuto s 12.250 na 13.000 okr/min. Doduše, to odlučno ubrzanje ne kreće od nule,

već od nekih 6.500 okretaja, kada ranije spomenuti IICS prestaje s djelovanjem. Do te vrijednosti osjeća se izvjesno oklijevanje pri oslobađanju snage, no posve je jasno da je ono izazvano elektronikom i da nije karakteristika samog rada agregata. No, kada se okretaji počnu penjati prema brojkama iznad 7.000 okretaja, vozači mogu očekivati puno više snage nego na dosadašnjem modelu, a to je prvenstveno zasluga znatno poboljšane krivulje okretnog momenta. I u pogledu maksimalne snage nova je Honda naizgled na razini ostalih konkurenata iz Zemlje Izlazećeg Sunca, što se na prvi pogled može doimati čudno ako uzmemo u obzir CBR-ov deficit deklarirane maksimalne snage. No, stvari postaju jasnije ako pogledamo prijenosne odnose u mjenjačkoj kutiji, koji su u Hondinom slučaju znatno kraći nego kod Suzukija, Yamahe i Kawasakija. Time novi CBR možda ostaje prikraćen po pitanju maksimalne

brzine, no to nadoknađuje ubrzanjem koje je sada otprilike na razini konkurencije.

No, adut u Hondinom rukavu nikad nije ni bila maksimalna snaga, već njezine vozne osobine, a u tom je segmentu novi model napravio veliki korak naprijed. Brzina i lakoća kojom se motocikl sada obrušava u zavoj doista su fascinantne, a komunikativni ovjes pri tom u svakom trenutku daje vozaču do znanja što se događa s motociklom. To dovodi do većeg samopouzdanja, a samim time i boljih prolaznih vremena. Tu pomaže i druga generacija HESD-a, Hondinog elektronskog amortizera upravljača, koji je sada kompaktniji i skriven ispod poklopca spremnika goriva. Njemu je pripao nimalo lak zadatak obuzdavanja agresivne nove ciklistike, a možemo reći da je doista bio na visini zadatka. Prilikom manevriranja u mjestu i na malim brzinama imali smo osjećaj kao da amortizera ni nema, no prilikom



Odabir boja više bi odgovarao nekom obiteljskom automobilu nego sportskom motociklu

PRAZNA STRANICA

snažnih ubrzanja gotovo bi neprimjetno postajao sve čvršći, svodeći tako mogućnost destabiliziranja motocikla na minimum.

No, da kod nove Honde ipak nije sve bajno uvjerilo nas je prvo oštrije kočenje, pri čemu smo se uvjerali u dvije stvari: prva je da Honda i dalje ima izvrsne kočnice, a druga da je prednji ovjes previše mekano namješten. Naime, pri kočenju prednji kraj pretjerano propada, a to zauzvrat izaziva podizanje i blago zanošenje stražnjega kraja motocikla. To i nije ništa neuobičajeno za Hondu, koja je i dosad bila sklonija mekšem podešavanju ovjesa na svojim motociklima radi što veće udobnosti na običnim cestama, no mislimo da su u ovom slučaju ipak malo pretjerali s kompromisom, jer se i na običnim prometnicama kod malo jačeg kočenja događa ista stvar. Sreća da je taj nedostatak vrlo lako otkloniti jednostavnim zatezanjem opruga ili zatvaranjem kompresije.

Malo veću zamjerku možemo uputiti sjedalu, koje je na ovogodišnjem modelu prilično sklisko i nepotrebno oduzima koncentraciju prilikom brze vožnje stazom.

Sam položaj vozača je prilično uspravan i opušten, za što su zaslužni povišeni upravljač i nešto kraći spremnik goriva. Ta ergonomija omogućava duže vožnje nešto umjerenijeg tempa, no istodobno nije potrebno puno napora da bi se zauzeo napadački položaj u kojemu skriveni ispod vjetrobrana hvatamo svaku tisućinku sekunde na stazi. Prednost te ergonomije je što će se na motociklu podjednako dobro snaći i visoki i niski vozači.

Ipak, ostali smo malo razočarani smještajem oslonaca za noge, ne zbog njih kao takvih, već zato što su smješteni vrlo blizu stražnjoj vilici, tako da petama uvijek nehotice stružete po njezinom gornjem dijelu. Mi smo na kraju testa ostali neugodno iznenađeni kad smo ugledali svježe ogrebotine na njezinoj mat crnoj boji.

Pomalo tup izgled prednje maske pokazuje nam da su aerodinamička rješenja dobila prednost pred estetikom



Napokon konkurentna

Za kraj možemo reći da je nakon prošlogodišnjeg modela, koji je patio od kroničnog nedostatka snage, Honda s ovom novom inačicom napravila korak prema naprijed, iako još uvijek nije dostigla konkurenciju. No Hondina uzdanica za ovu godinu je izuzetno reaktivna ciklistika, koja svojom agresivnošću donosi pravi mali val svježine u odnosu na prethodni model. Cijena od 103.990 kn također se čini vrlo prihvatljivom,

s obzirom na činjenicu da je od nje povoljniji jedino Kawasaki ZX-10R s cijenom od 98.626 kn. Doduše, Kawasaki igra na kartu sirove snage, koja je uvijek i bila ono što se najviše traži i cijeni u litarskoj klasi, a po tom pitanju ni Suzuki GSX-R 1000, a ni Yamaha R1, još nisu rekli svoje, iako su prošlogodišnji modeli, što znači da će nova Honda CBR 1000 RR imati dostojne protivnike na našem usprednom testu kojega planiramo za ožujak. ■



TEHNIČKI PODACI	
Motor:	četiri cilindra, redni, četverotaktni
Promjer x hod:	76 X 55,1 mm
Obujam:	999,8 ccm
Odnos kompresije:	12,3:1
Razvod:	dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru
Hlađenje:	tekućinom
Paljenje:	elektronsko
Napajanje:	elektronsko ubrizgavanje
Spojka:	višestruki diskovi u uljnoj kupki
Mjenjač:	6 brzina
Završni prijenos:	lanac
Okvir:	aluminijске grede
Ovjes:	naprijed upside-down vilica promjera 43 mm, hod 120 mm straga monoamortizer, hod 135 mm
Gume:	prednja 120/70-17, stražnja 190/50-17
Kočnice:	naprijed dvostruki plivajući disk promjera 320 mm i kočione čeljusti s 4 klipa, straga disk promjera 220 mm i kočiona čeljust s jednim klipom
Dimenzije (u mm) i težina:	duljina 2.075, visina 1.130, visina sjedala 820, osovinski razmak 1.405, težina (sa svim tekućinama) 199 kg
Deklarirano:	snaga - 177 KS (130,7 kW) - 12.000 okr./min, max. okr. moment - 113,8 Nm pri 8.500 okr./min.
Spremnik goriva:	17,7 l
+	okretni moment, ciklistika, vozne osobine
-	maksimalna snaga, dizajn, podešenje prednjeg ovjesa