

Honda CBR 1000 RR Fireblade

PIŠE: ŽELJKO PUŠČENIK

L OSAIL-KATAR: Topao Katar još jednom je bio cilj našeg putovanja, kako bismo u ove zimske dane istražili sve čari novog Firebladea. Ovoga puta izbjegli smo paklene vrućine na stazi Losail koje su nas pratile za vrijeme testiranja Yamahine R6. Ova daleka nam staza dolaskom motoGP i SBK sve više dobiva na atraktivnosti za zimska testiranja, tim više što je vremenska razlika nama Europljanima gotovo zanemariva.

Bogatstvo i raskoš ove zemlje vidljivi su na svakom koraku, baš kao i želja domaćina da udovolje svakom gostu. Novac može dovesti svjetske manifestacije na svako mjesto, pa čak i u pustinju, a najbolji dokaz tomu su i spomenute dvije najprestižnije motociklističke utrke ovdje. Da stvar bude zanimljivija, na samo pedesetak kilometara zračne linije od Katra nalazi se Bahrain, pista gdje se vozi F1. Ti Arapi stvarno imaju sreće. Nikoga ne smeta što ovdje nema gledatelja i što se motocikli mogu voziti samo zimi. Ove dvije male državice u Perzijskom zaljevu nedaleko Saudijske Arabije toliko žele svjetski publicitet, da ne biraju sredstva, niti štede novac da bi došli na svjetski glas koji im omogućuju današnje TV postaje. Dokaz je tome i naš proslavljeni plivač Duje Draganja, a on neće biti zadugo jedini naš sportaš ovdje. Osim toga, u Katru rade mnogi naši piloti za Qatar airways - kompaniju u naglom usponu. Ako i zaboravimo novac, Arapi nemaju još nekoliko bitnih prepreka: nisu toliko ekološki osviješteni kao građani Europe, pa ovdje u pustinji nećete naići na 'Zelene' koji bi opstruirali svaki pomak u gradnji pista zbog zaštite okoline, a nisu niti zdravstveno osviješteni, pa svjetski timovi ovdje smiju reklamirati duhansku industriju.

Dakle, shvatili ste: imali smo idealne uvjete, toplu klimu i zeleni 'tapison' oko staze kao izletne zone. Jedno veliko hvala Hondi Europe na pozivu, koja nam je i ovog puta, mimo hrvatskog uvoznika, bila domaćin prezentacije novog CBR-a kako ne bismo propustili niti jednu generaciju Firebladea. Tako to rade brižni poslovni ljudi kojima niti jedno tržište nije malo. Ne možemo, a da ovom prilikom ne spomenemo da nas škrti hrvatski uvoznik Honde u deset godina nije pozvao niti na jednu svjetsku prezentaciju (a koliko nam je poznato, niti druge novinare) i da domaći motoristi svih ovih godina nisu informirani njegovom zaslugom. I dok naši

po balkanskom principu samo žele uloviti nešto na ime slave servirane na tanjuru i bez uložene kune, svijet nam se s razlogom smije. Bit će da zaista na ovako malom tržištu nema smisla ulagati. Zato oni koji ne misle tako, primjerice Yamaha i Kawasaki, prodaju svaki tri puta više od Honde u Hrvatskoj. Tako loš skor Honda nema nigdje u Europi. Nama ostaje da čekamo tu istu Europu i nadamo se boljim vremenima za nas novinare, kada će se, ulaskom u EU, izgubiti smisao ovakvih nezainteresiranih uvoznika.

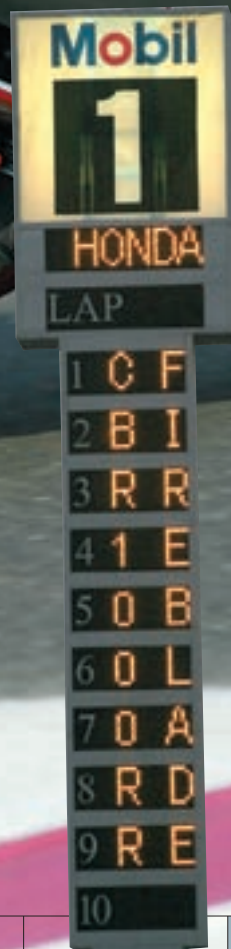
Bilo kako bilo, biti na pravom mjestu u pravo vrijeme naš je osnovni novinarski cilj. Tako je bilo i ovoga puta, te vam još jednom prvi donosimo ekskluzivni test iz Katra.

Gentleman

CIJENA
106.990 kn

Honda je na stazi Losail predstavila novi Fireblade. Slučajno? Ne, jer upravo se ovdje vozi SBK natjecanje u kojem je CBR završio kao viceprvak, a osim toga, temperatura u ovo vrijeme pogoduje premijernim zimskim testiranjima. Suprotno očekivanjima, Honda se za 2006. nije odlučila na bitnu evoluciju serijskog CBR-a, a mi smo s ekskluzivnom pozivnicom daleko od kuće pokušali otkriti da li će joj 3 kg manjka i par sitnica više kozmetičke prirode biti dovoljno da se suprotstavi dosadašnjim liderima klase? Honda očito puca na staru zadovoljnu klijentelu, koja u prvom redu cijeni već opjevanu lakoću dostupnih performansi. U pravom smislu riječi Fireblade je 'gentleman' koji će vas mirno prošetati zavojitim cestama, ali i pokazati zube na natjecateljskoj stazi

na stazi





Nove boje za 2006. Malo živosti ne bi škodilo

Sitne korekcije za već savršen stroj

Povijest modela CBR dobro je znana svima onima koji su bar jednom pomislili na sportsku vožnju i tu više ne treba previše trošiti riječi. Model koji ima upečatljivu prošlost dolazi nam u svojem osmom izdanju. Ipak, ovoga puta nema riječi o radikalnim promjenama, mada smo svi mi to željno iščekivali, jer Honda na sportskom planu u 2005. s CBR-om 1000 nije osvojila niti jedno veliko natjecanje kao SuperStock ili SBK. Očekivali smo u budućnosti malo žešći odgovor japanskim konkurentima, koji su shvatili da samo beskompromisni modeli imaju prođu na tržištu. No, Fireblade ostaje najumjereniji model od velike japanske četvorke za predstojeću sezonu.

Ovako, CBR 1000 ostaje najteži (čak 10 kg viška naspram Suzukija) i najslabiji motocikl u klasi na papiru. Hondine parole koju često ističu "Less is more" i "Light makes right" zvuče već kao otrcane fraze čija uporišta stoje jedino u bliskoj prošlosti. No, to ga nimalo ne smeta da bude i najskuplji predstavnik klase i da već tradicionalno najkasnije stiže na naše tržište. Ah, sami problemi za nas i domaće kupce.

Iako smo u ovom uvodu nastupili relativno kritički, ne krijući da smo očekivali više promjena, Honda itekako ima i svojih prednosti. Protutežu ovim argumentima čini fraza "Totalna kontrola", gdje CBR ponovo nije iznevjerio. Fireblade je svoje poene strpljivo sakupljao u činjenici da su prosječni vozači svoje sportsko umijeće najbolje mogli izra-

ziti upravo na ovom modelu, koji često nije želio dosegnuti ekstremne potencijale, već je svojom smirenošću i fluidnom dinamičnošću omogućavao svima da na siguran način postignu vrhunac svojih sportskih afiniteta.

Honda CBR 1000 RR za 2006. je nastavak te priče o svestranom i pouzdanom modelu dostupnih performansi. No, određenih korekcija i poboljšanja ipak ima, pa da vidimo kako je tekao taj sramežljivi napredak po poglavljima. Nesumnjivo je CBR i do sada bio upečatljiv već na prvi dojam. Snažan pogled sprijeda nije vadio za promjenama, no, tradicija nalaže da se svake dvije godine napravi lagani face-lift. Razlike su vidljive samo uz pomnu usporedbu. Jaki vizualni efekt još je naglašeniji uzim i zašiljenijim prednjim i stražnjim krajem, redizajniranim boč-

Iako je FireBlade smršavio 3 kg od prošlogodišnje verzije, to je još uvijek plus 8 kg u odnosu na verziju od 2002.



Stabilan i čvrst u svim djelovima zavoja. Vozač sjedi točno iznad samog agregata, vrlo blizu upravljača



nim oplatama, tanjim prednjim reflektorom i ispušnim loncem s dva izlaza. Još da je to začinjeno malo zanimljivijim i življim bojama svojstvenim sportskim motociklima, doživljaj bi bio potpuniji.

Motor je ostao identičan po svojim gabaritima i osnovnim kotama provrta i hoda, dakle 998 ccm. Najviše pozornosti usredotočeno je na smanjenje težine agregata cijelim nizom detalja. Usisni vodovi u glave cilindara su oštrij, dok su ispušni ventili većeg promjera, kako bi povećali protočnost plinova smanjenog prostora za izgaranje, čija je kompresija povećana sa 11,9 na 12,2:1. Nove, sada dvostruke opruge usisnih ventila povećavaju preciznost rada i omogućuju povećanje granice crvenog polja sa 11.650 na 12.200 okretaja/min. Bregasta osovinu ima tanje

stjenke, što omogućavaju čvršći materijali otporniji na stres. Hladnjak tekućine je sada niži, s užiim rasporedom unutrašnjih stijenki.

Firebladeova elektronska centrala je reprogramirana kako bi se dobilo još više linearosti odgovora na gas. Mnogi su poklopci od magnezija. Izdajamo novi poklopac alternatora, koji se pridružio dosadašnjima magnezijским poklopcima glave cilindara i uljne pumpe, zbog čega CBR šteti 100 g naspram aluminijških.

Kako bi se dobilo na reakciji gasa i poboljšanju ubrzanja, unatoč istoj snazi i momentu, pribjeglo se jednostavnom 'štosu' povećanja zadnjeg pogonskog zupčanika za dva zuba, sa 40 na 42. Time su ubrzanja poboljšana za približno 3%. Obično ovakav pot-hvat ima za posljedicu smanjenje krajnje br-

Instrumenti su ostali netaknuti



Prednji diskovi su tanji i malo većeg promjera. Stražnja vilica je skraćena za 5 mm, a međuosovinski razmak za 10 mm



Srijeda i straga se promjene mogu vidjeti tek povećalom



Specifičan položaj snažno "istura" vozača u centar zavoja. Visoko sjedalo, kratak spremnik i nizak upravljač glavni su razlog tomu



1

(1) Poklopci su sada od magnezija
(2) Hladnjak je nešto manji
(3) Mjenjač je relativno visoko smješten
(4) Četiri gornja injektora brinu se za više okretaje motora
(5) Stražnji koš je izbušen kako bi se uštedjelo na težini



2

zine, no, pomicanjem linije crvene zone na više i tome se doskočilo.

Okrvir je ostao isti, osim sitnih korekcija koje su smanjile kut upravljača sa 23,45 na 23,30 mm, a time i smanjile predtrag sa 102 na 100 mm. Stražnja vilica sada je kraća za 5 mm, što uz oštriji nagib upravljača smanjuje međuosovinski razmak sa 1.410 mm na 1.400 mm. I to su najveće promjene na novom Firebladeu. Set-up prednjeg i stražnjeg amortizera ostaje isti, s potpuno istom regulacijom kompresije, povrata i opruge amortizera. Specifičnost stražnjeg ovjesa i dalje plijeni pažnju jer je monoamortizer s gornje strane pričvršćen za stražnju vilicu. Ovakvo rješenje trebalo bi smanjiti stres na okvir uzrokovan prijenosom snage.

Kočnice su redizajnirane tako da su prednji diskovi sada 320 umjesto 310 mm, kako bi se povećala kontrola kočenja i njen osje-



3



4

Najveće promjene vidljive su na bočnim oplatama



5





čaj. Sama snaga radijalnih kočnica povećana je po navodima Hondinih tehničara za 5%. Uz to su diskovi stanjeni sa 5 na 4,5 mm, čime je uštedeno 300 gr.

Mnoge su još sitne novosti kako bi se došla razlika od 3 kile na vazi. Ispuh je znatno lakši: 600 g; lakše su njegove cijevi, 480 g, servo ispušni ventil, a dodatnih 380 g šteti prigušivač, koji sada nema niti dekorativnog poklopca straga. Zadnji kaliper užu je i tanji, te šteti 16 grama (dovoljno da ga Honda stavi na poduži popis). Promjer klipića je smanjen sa 38 na 30 mm. 100 grama je uštedeno na promjeni materijala podesivača opruge zadnjeg amortizera - sa čelika na aluminij. Daljnjih 390 grama uštedeno na dodanim rupama u aluminijski nosač sjedala, 5,5 g šteti plastični usisni kolektor, koji je sada spojen iz jednog komada, 100 grama šteti magnezijški poklopac motora, a stijenke bregaste osovine tanje su za 1,5 mm, što dodatno šteti 450 g. No ipak, sva ta silna olakšanja rezultiraju time da novi CBR pun sa svim tekućinama teži 203 kg (raspoređenih 105 na prednju osovinu i 98 na stražnju).

Za još jednu novost pobrinuo se dobavljač guma Bridgestone. Oni su za prvu ugradnju razvili novi model Battlax BT-015, koji bi trebao osigurati još bolji grip. I to bi ukratko bile sve tehničke novosti koje nam je Honda pripremila za 2006.

Ostale posebnosti poznate su nam sa starog modela, kao primjerice 8 injektora poravnata u dva reda. Prvi set PGM-DSFI injektora nalazi se tik uz glavu cilindra, dok je drugi smješten visoko iznad, u kućištu airboxa. Donji radi kroz cijeli režim vrtnje agregata, dok drugi red svoju funkciju ispunjava tek preko 6.000 okr/min, obogaćujući smjesu na visokim okretajima. Druga posebnost odnosi se na elektro hidraulički amortizer upravljača, koji jedini na tržištu radi progresivno, odnosno mijenja parametre

ovisno o brzini i ubrzanjima motocikla. Ustvari, kod lagane vožnje gotovo se i ne osjeti, dok kod žešćeg tempa znatno ublažava negativne vibracije upravljača. Ovaj klasični sustav spojenih posuda donio je malo inovacija u svijet konvencionalnih rješenja.

Za upravljačem "totalna kontrola"

Položaj za upravljačem je identičan. Fireblade je vrlo kompaktan motocikl i vozač na njemu sjedi neposredno iza upravljača, čak toliko blizu, da je to vrlo napadno. Niti jedan motocikl u kategoriji nema takav položaj s toliko kratkim spremnikom goriva. Sjedi se poprilično visoko, s rukama ispruženim na nisko postavljenom upravljaču. To može biti vrlo zamoran položaj za dužu vožnju, ali na ovaj je način dinamika vrlo izražena. Vozač se za upravljačem osjeća

vrlo aktivno i točno osjeća mogućnosti motocikla. Kako smo već jednom napomenuli u našim prošlim testovima, vozač kao da zavoj napada ramenom, a ne koljenom. I to je ona najljepša karakteristika Honda CBR 1000 RR. S druge strane, noge su sasvim blago zgrčene i to nije onaj pravi racing položaj, prije bismo konstatairali da se radi o kompromisno podešenim osloncima nogu za cestovnu vožnju.

S novom geometrijom CBR je nešto dinamičniji, te su njegove reakcije malo brže. Još se uvijek osjeća blagi višak kilograma, iako je novi model lakši 3 kg od zadnje verzije. No, to je još uvijek 8 kg viška, koliko je Honda deklarirala za model Fireblade iz 2002. godine. Ovaj hendikep se najviše osjeti na izlascima iz zavoja i dubokim kočenjima, kada Honda zna produžiti putanju, pa vozač to mora kompenzirati svojom snagom.

Honda CBR nije živčan motocikl i teško ga je destabilizirati, osim na kočenju kada se podiže stražnji kraj



S obzirom na to da kod maksimalne snage nema promjena, spomenuti smanjeni kut upravljača i kraća stražnja vilica daju Hondi određenu notu agresivnosti koju smo joj zamjerali na zadnjem usporednom testu. Moramo priznati da je nova inačica mnogo zabavnija i zanimljivija onima koji se s motociklom vole poigravati.

Kočnice nas fasciniraju još jednom. Izvršna moć doziranja, osjećaja i snage ponovno nas ostavljaju bez daha. Jedina stvar koja bi tu mnogo doprinijela je spojka sa ublaživačem povratnog momenta, koju svi drugi konkurenti već imaju. Naime, dok su na motociklu bili serijski podešeni ovjes i gume Bridgestone BT-015, stražnji kraj je imao izraženu tendenciju podizanja, čime stražnji kotač nije uvijek uspijevaostati miran, te je blokirao prilikom snažnijeg kočenja na pravcu. Nakon zatvaranja kočnice kompresije oba amortizera, ali i dotezanja opruge prednje vilice, dobili smo znatno mirniji i mnogo reaktivniji motocikl. Stvar je poprimila još euforičniji tijek kada su tehničari Honde odlučili staviti natjecateljske gume BT-002, koje imaju znatno izraženiji profil s većom površinom prijanjanja u zavojima. Dobili smo ono što su u Hondi i htjeli, dinamičan motocikl s vrlo usklađenim ovjesom, koji vozaču ne tjera strah u kosti, već ga ohrabruje da vrlo čvrsto stoji na nogama. Hondu je uvijek krasila karakteristika da prosječan vozač može "potegnuti" i tamo gdje s nekim konkurentima ne bi imao samopouzdanja. Te prednosti je CBR zadržao i u ovoj zadnjoj verziji.

Ono što se osjeti s novim gumama i "tvrdim" podešavanjem je kudikamo brži i agresivniji ulazak u zavoj, a čini nam se da i manje širi putanju na izlazu. Šteta što novi CBR nema kronometar kao R6, da vidimo stvarnu razliku, a da se manje prepuštamo osjećaju.

Smatramo da je najveća prednost Honde položaj vozača koji premješta težište direktno iznad motora, što odgovara brzim promjenama pravca. Sama njegova masa pomalo odugovlači podizanje motora, ali to je još uvijek zadovoljavajuće brzo. Bridovi rezervoara mogli bi možda biti malo izraženiji, te olakšati oslonac za noge. Nasuprot tome, na izlasku iz zavoja ostajemo prikraćeni za određenu dozu eksplozivnosti. Puno 172 KS na drugim konkurentima djeluju mnogo agresivnije. Jednostavno, Fireblade klizi čudesnom nježnošću, bez propinjanja, u bilo

kojoj fazi ubrzanja. Još jednom je ispunjen uvjet vrlo "friendly" motocikla. Vozač vrlo lako i rano osjeti kada je vrijeme za oštro dodavanje gasa i tu je tajna te sage o lako dostupnim performansama.

U zavoju je i dalje je jako čvrst, bez obzira na smanjenje međuosovinskog razmaka. Šteta da staza Losal u Katru nema šikanu kakvu mi imamo na Grobniku i kakve ih imaju ostale staze poput Monze itd. Ovako nismo mogli osjetiti razlike u ponašanju

CBR-a pri brzim promjenama smjera. To ćemo morati provjeriti na Grobniku početkom godine, kada ponovo pripremamo veliki usporedni test 1000.

Završna obrada je i dalje na razini

Što se mehanike tiče, tu držimo palčeve gore. Miran rad agregata, blage promjene brzina u oba smjera i intuitivne komande zaslužuju sve pohvale. Uostalom, u Hondi



Najljepši pogled u Katru bio je ovaj na beskonačni niz CBR-a



su nas na ovu temu razmazili još davno prije. Dok se čovjek ne navikne na zvuk i vrlo malo izražene vibracije, često se nađe preko granice crvenog polja na okretomjeru. Motor vuče linearno i nema tako izraženu nit, ili možemo reći brutalnost, kada bi vozaču jasno dao do znanja da mu je dosta i da je dosegnuo limit vrtnje agregata.

Aerodinamika je slabašna, kako to često biva u ovoj klasi, jedva da zaštiti prsa, ali ne i ramena vozača. Preporučamo opcijski viši vjetrobran. Sve ostalo izrađeno je filigranski i tu nitko ne bi trebao naći zamjerke.

Zaključimo kako Fireblade nije dosegnuo ekstremne performanse u klasi, možda mu to nije bio niti cilj, već je opravdao očekivanja većine koja želi potentan, ali vrlo ugodan motocikl, čak i za svakodnevnu vožnju. Samo pazite, ako se odlučite za kupnju CBR-a nećete biti jedini: presretači vas već čekaju na autoputu. ■



Bridgestone je razvio BT-015 upravo za CBR-a



Željko Puščenik sa slučajnim stoperom: Karl Muggeridge - donedavni svjetski prvak klase 600

TEHNIČKI PODACI

Motor: četverocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 75 x 56,5 mm
Obujam: 998 ccm
Odnos kompresije: 12,2:1
Razvod: dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje PGM-DSFI s leptirastim tijelima promjera 44 mm
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: dvostruke aluminijske grede
Ovjes: upside-down vilica s cijevima promjera 43 mm, hoda 120 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 135 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 190/50-17
Kočnice: naprijed dvostruki disk promjera 320 mm i radijalne kočione čeljusti sa 4 klipca, straga disk od 220 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.030, širina 720, visina sjedala 831, osoviniski razmak 1.400, težina 176 kg,
Deklarirano: snaga - 172 ks (126,4 kW) - 11.250 okr/min, max. okr. moment - 11,5 kgm (114,5 Nm) pri 10.000 okr/min
Spremnik goriva: 18 l.
Max. brzina: nije deklarirana (cca. 290 km/h)

+ ciklistika, kočnice, prijenos snage na podlogu, završna obrada, dimenzije, linearna krivulja snage

- cijena, nedostatak ublaživača povratnog momenta spojke, težina, opterećenost ruku, izbor boja