

Test:

HONDA CBR 400 RR

V Evropi in seveda tudi (ali pa celo bolj) pri nas so motociklistična merila za športni motocikel približno takale: vsaj 750 kubikov, še raje več, in vsaj 120, še raje več konjev v motorju. No ja, toda tovrstno filozofijo so zmedli v Evropi vse bolj priznani 600-kubični motocikli, ki lahko marsikateremu sedemstopenjskemu pokažejo zadnjo luč. Kaj pa samo 400 kubikov v motorju? Trdite, da niso omembe vredni? Napaka! Zagotavljam vam!



Petnajst tisoč vrtljajev

Res je, da večinski del motociklistične Evrope japonskih 400-kubičnih stvaritev še ne pozna. Vsaj ne dovolj, da bi vedeli, kaj ta čuda tehnike zmorejo ponuditi vozniku. Le tu in tam je mogoče v prodajnih katalogih opaziti tovrstne sladice, ki pa sorazmerno s svojo ekskluzivnostjo presneto veliko stanejo.

Slovenija je glede tega prava oaza. Kajti motociklistični posluh v novomeški firmi Mel racing je botroval srečanju naših motociklistov z 250- in 400-kubičnimi japonskimi specialkami, ki so v nasprotju s cenami po Evropi dosegljivi za zmeren denar.

Domači motociklisti si jih ogledujejo s precejšnjim dvomom, saj misel še vedno podlega čaru čim večje prostornine motorja. Pa čeprav te le nekaj ur po nakupu, ob registraciji in zavarovanju motocikla visokega razreda vsi po vrsti oberejo za grozovito velike denarje.

Honda CBR 400 RR in njeni bližnji konkurenti razveseljujejo srca japonskim motociklistom. S težavo so položili rigorozen vozniki izpit, tu so davščine, najtežji motocikli niso v omembe vrednih količinah naprodaj. Vse skupaj japonskega motociklista sili v nakup motocikla srednjega razreda. Proizvajalci pa so poskrbeli, da motociklisti dobijo v majhnem paketu veliko darilo. Konkurenca je spodbudila tekmo, ki je prinesla ljubiteljem športnega življenja na asfaltu vse najboljše, kar so inženirji znali zložiti vkup.

In verjemite, tega je veliko. Precej več, kot je mogoče videti, več, kot je mogoče slutiti.

Kajti motocikla, kot je honda CBR 400 RR, je v dolžino, višino in širino približno toliko kot spodobnega 250-kubičnega hitrostnega dirkalnika za GP. Tako je tudi voznikovo počutje, ko po začetnem otipavanju prvovrstne tehni-

ke zdrsne v s tanko peno obloženi sedež, ki je vklesčen med rezervoar goriva in aerodinamični zadek in ponuja le toliko prostora in udobja, kot ga daje sedež čistokrvnega dirkalnika.

Roki se opreta v dvodelno, dirkaško zašiljeno krmilo. Širok rezervoar goriva, ki počiva priložnjen na okvir, sili roki v razprt položaj in daje telesu oporo. Pred voznikovim nosom se tako odpira pogled v notranjost aerodinamičnega oklepa. Tu je široko razprta teleskopska vilica, ob glavo okvirja je pripet večstopenjsko nastavljeni blažilnik nihajev krmila in nad njim je v penasto gumo vpet merilec vrtljajev z v desno stran potisnjenim termometrom hladilne tekočine motorja. Ločeno, povsem na levi, je nekakšen zasilni merilec hitrosti. Je neugleden, zadnja izpisana številka kaže hitrost 180 km na uro in v grozd zbrani mulci so trdili, da motor več kot kakih 160

km na uro nikakor ne potegne. Nejeverno se pogled ustavi na gosto popisanem merilniku vrtljajev.

Seže do stratosferičnih 16 tisoč in drobiž vrtljajev. Z rdečim poljem, ki se prične pri 14.500 vrtljajih... Sanje? Ne, ne, temveč veliko obetajoča realnost.

Ob levem kraku vilice je pripet pokončen gumb čoka, ki v iztegnjeni legi, iz varnostnih razlogov, ne obmiruje. Pomagati si je treba z levico, zadržati gumb, pobožati gumb zaganjača in motor se oglasi s tihim sikanjem izpušne cevi. Igla v merilniku vrtljajev zaniha do dveh, treh tisočakov, se tu umiri. Motor se zdravo vrti tudi med ogrevanjem in za tem, ob popuščnem čoku, prede pri tistih vsakdanjih tisoč vrtljajih prostega teka. Brez opotekanja.

Sklopka in šeststopenjski menjalnik sta taka, kot je pri športnih japonskih v navadi: dajeta dober



občutek, sta natančna, tiha. Do tu – nič novega.

Srečanje z nezemeljskim se prične, ko voznik dovolj dobro spozna motocikel in ga začuti s telesom. Volk odvrže ovčjo kožo pri 8000 vrtljajih, izpuh se tiho, prijetno zaдушeno oglasi z zvokom turbine in rezervoar je treba vkleščiti med kolena. Cesta ponikne v izginjajoči trak, igla v merilniku vrtljajev se s hitrostjo pogleda vzpne do neverjetnih 15.000 vrtljajev, varnostni omejevalnik vžiga se še ne oglasi. V strahu za zdravje motorja prestaviš navzgor, igla udari v rdeče. V četrti prestavi se kazalec v merilniku hitrosti že prevesi prek zadnje številke, 180 km na uro. V menjalniku pa sta prosti še peta in šesta prestava! Honda CBR 400 RR zmore za kakšno malenkost več kot 220 km na uro. Z igrivo lahkoto.

Pred ovinkom, z dvema prstoma na nastavljivi ročici prednjega para zavornih kolutov: motocikel se zabije v asfalt, dirkaško mirno prebavi oster zavorni manever. Zelo dobro. Zavorna ročica daje tisti zanesljivi in trdi odpor, da je mogoče zavore čutiti do popolnosti. Motocikel je v rokah miren kot skala, zvesto ubogljiv, prav nič utrujajoč, nikakor zahrbtnen. To pa ne velja za gume, ki s svojim videzom zavajajo in se na asfaltu naših ulic in cest slabo odrežejo. Nizko-presečni radialki bridgestone cy-

Tehnični podatki

Motor: vrstni – štiri-valjni – štiritaktni – vodno hlajen – po štirje ventili na valj – dve zobniško krmiljeni odmični gredi – vrtna in gib 55 x 42 mm – prostornina 399 kubikov – kompresijsko razmerje 1 : 11,3 – največja moč 43,4 kW (59 KM) pri 13.000 vrtljajih/min – navor 40 Nm pri 10.000 vrtljajih v minuti – štirje podtladni Keihinovi upljalci – elektronski vžig

Okvir: dvojen – aluminijast – spodaj odprt – sistema L.C.G. twin tube – kot glave okvira 24,5 stopinje – pretek 89

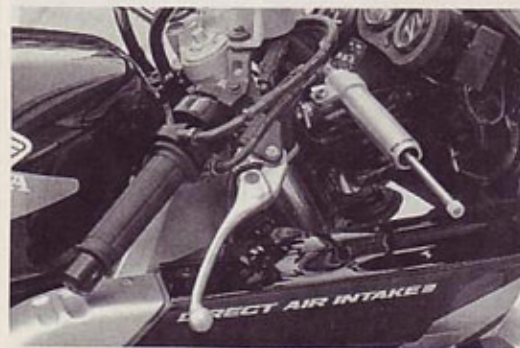
mm – medosna razdalja 1375 mm – spredaj teleskopska vilica z možnostjo nastavitve in hodom 120 mm – zadaj sistem pro-link z mono blažilnikom z nastavljivo hidravliko in trdoto vzmeti s hodom 120 mm – kolo spredaj 3,50 x 17 z gumo 120/60 – 17 in dvema kalutoma premera 296 mm – kolo zadaj 4,50 x 17 z gumo 150/60 – 17 in kalutom premera 220 mm

Dimenzije: dolžina 2030 – rezervoar za gorivo 15 litrov – suha teža motocikla 162 kg

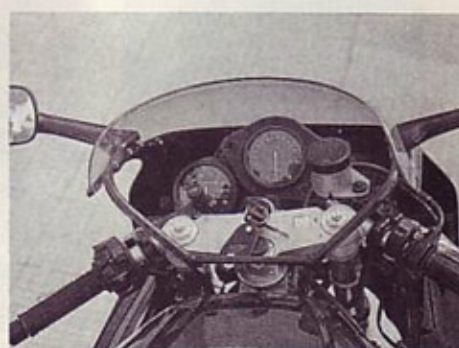
rox sta neuporabni za ostro nagibanje in ovinke. Oddrsneta v stran in zmoreta opazno manj kot motocikel.

CBR 400 RR bi lahko bil tudi dirkalni stroj. Vse na njem je visoko zmogljivo, športno uravnano. Tudi vzmetenje je obenem z aluminijastim okvirom velikih dimenzij popolno. Dokler ne zapelješ na kucjast, gubast, vampast asfalt. Tu se zadnji mono blažilnik, z nastavljivo hidravliko in trdoto vzmeti, zmede in ostro seka nazaj, v hrbet. Kolneš cesto. Mar za ceste odgovorna kompanija veleumnih mož nikoli ne zapusti svojih toplih pisarn?

V čokati okvir iz aluminijastih profilov in odlitkov je obešen štiri-



Zavorna ročica je po oddaljenosti od krmila nastavljiva. Na glavo okvira je pripet nastavljiv blažilnik krmila.



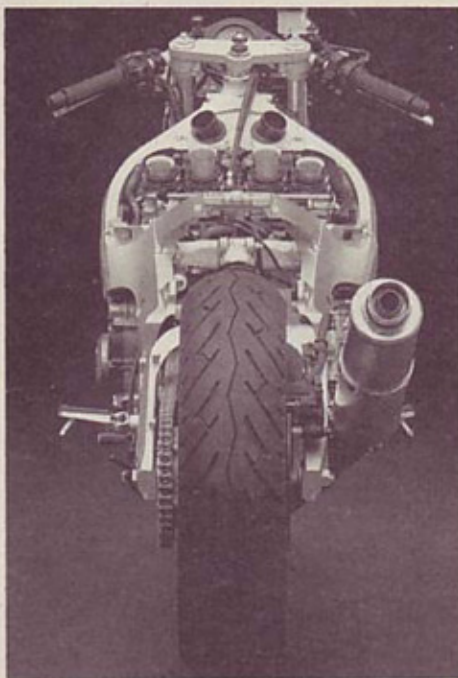
Na očeh merilnik vrtljajev, dvodelno krmilo s klasičnimi stikali, rezervoar zavorne tekočine ločen od ročice.



Zadek: Nihajka, oblikovana kot galebje krilo, aluminijast dušilec izpuha, širokokanalno kolo.



Honda CBR 400 RR : na pogled kot 250-kubični dirkalnik za GP, vsota visoke tehnike in vzburljivih potez.



Prednji del: teleskopska vilica, širokokanalno kolo z nizkopresečno radialno, par kolutov premera 296 mm.



valjni vrstni vodno hlajeni motor, za katerega kar ne moreš verjeti, da je le iz 399 kubikov sposoben iztisniti toooliko iskrosti. To je urarski izdelek, kajti motorja je le za dobro naročje. V glavi z dvema odmičnima gredema so po štirje ventili na valj. Odmični gredi krmili kaskada zobnikov. Glava je zasnovana tako, da so sesalne poti kratke in povsem linearne. Bateriji štirih podtlčnih uplinjačev dovaja svež zrak sistem kanalov, ki se vijejo iz prednjega dela aerodinamičnega oklepa in ob nosilcih okvira pod rezervoar goriva. Inženirjem je uspelo realizirati motor, ki ima zelo zvezno krivuljo moči z vrhuncem pri 59 konjih in 13.000 vrtljajih v minuti. Pri 14.000 vrtljajih v minuti je padelec moči viden le

na risbi. Med vožnjo pa motor zmore vrtenje – v neskončnost. In tako je mogoče zmogljivosti po zaslugi tekoče stopnjevanega menjalnika resnično v celoti izkoristiti.

Kljub visokim vrtljajem, pri katerih motor doseže največjo moč, pa v nizkih območjih ni len in omogoča tekoče pospeševanje tudi v visokih prestavah iz nizkih vrtljajev.

Motocikel ne zadovolji le srca. Tudi oko. Ves je odet v vitek aerodinamični oklep, ki pa dobro rabi namenu le, če se voznik povsem prilepi ob rezervoar. Po dirkaško. Sedež je za eno osebo, na zasilni klopici na zadku se dobro počuti le vitko in zaljubljeno dekle. Da je klopica namenjena le izjemnim trenutkom, priča tudi to, da sta nožni opori za sovoznika povsem skriti pod bočnimi stranicama sedeža in ju na svetlo izbeza šele sprostitve vzmetnih zapor, ki ju zadržujeta.

Povsem v koraku s časom je kot galebje krilo oblikovana zadnja nihajka, vlita iz aluminija. Aluminijast je tudi dušilec hrupa izpuha z nosilcem vred. To se kaže tudi v teži motocikla, ki suh ni težji od 162 kilogramov. Peresno lahko kategorijo je v rokah zares lepo čutiti.

Kdor je športnik po srcu, ta se bo že pri ogledovanju motocikla raznežil. To je tapravo. Honda CBR 400 RR je dobra igračka. Če ne marate kolena na asfaltu in vam je vse prek 10.000 vrtljajev v minuti preveč, se ozrite drugam.

Mitja Gustinčič
Foto: Igor Zaplatil