

FAX

(061) 319-873

Igor Akrapović ima polne roke dela s predelovanjem tekmovalnih motociklov. Letos so zelo aktualni modeli honda CBR 600 F, ki se bodo pojavili v sklopu razreda superbike tudi na naših tekmovanjih.

AMD Domžale vstopa v letošnje sezono domačega hitrostnega motociklizma s svojo ekipo, obarvano v sončno rumeno barvo sponzorja HB Internacional, ki bo sodeloval tudi pri organizaciji dirk.

Laverda in italijanski proizvajalec akumulatorjev FIAMM sta sklenila dogovor o skupnem razvoju ekološko prijaznega skuterja na električni pogon. Laverda razvija skuter, FIAMM pa primerne akumulatorje. Prvi prototip bo dokončan v letošnjem juliju, testi so predvideni v septembru, priprave na proizvodnjo pa segajo v januar 1993. Prodaja skuterja je načrtovana za pomlad prihodnjega leta. Skuter teži 60–65 kg bo predvidoma dosegel ob minimalnem hrupu hitrost 35 km na uro in bo stal manj kot dva milijona lir.

Cagiva je tik pred pričetkom svetovnega prvenstva v hitrostnem motociklizmu razkrila model C 592, ki je bil sestavljen ob pomoči strokovnjakov Ferrari Engineeringa. Ti so iz karbona oblikovali kompletne zadnje nihajne vilice in prednje kolo. Cagiva je preizkusila tudi prednje vilice sistema upside-down iz karbona. Letošnji motocikel ima namesto vzmetenja ohlins vzmetenje showa, nove uplinjače, gume dunlop in bogatejšo armaturno ploščo, ki ob motornih vrtljajih in temperaturi hladilne tekočine informira o doseženih časih na krog ter o prestavi v menjalniku.

Italija pripravlja nov zakon o prometu z nekaj omejitvami za motocikliste. Tako naj bi motociklisti, mlajši od 20 let, in tisti, ki so »na sveže« pridobili vozniški izpit za motocikel, lahko vozili le motocikle z največjo močjo 34 konjev. Voznika bo omejitev spremljala tri leta.

Test: HONDA CBR 600 F

FANTASTIČNO KOLO!

Najpomembnejša novost Honde v minulem letu je bil nedvomno model CBR 600 F, s katerim je Honda ponovno osvojila vodilno mesto v 600-kubičnem razred.

V primerjavi s svojim predhodnikom je novi CBR 600 F popolnoma nova konstrukcija, z daleč boljšimi zmogljivostmi od večine 750-kubičnih motornih koles in celo nekaterih 1000-kubičnih. Testirali smo novo hondo CBR 600 F in z lahkoto prišli do sklepa – to je nekaj veličastnega!

Nedaleč od mojega stanovanja sta dva semafora, ki sta iz meni neznane razloga od nekaj slabo sinhronizirana. To pomeni, da, če vas ustavi prvi, vas bo nedvomno ustavil tudi drugi semafor. Pri tem sploh ni pomembno, koliko se trudite ujeti zeleni val ali privijate ročico plina, ko se luč na semaforu spre-

minja iz rdeče v oranžno in naprej v zeleno.

Zato sta ta dva semafora imela od nekaj magičen pomen za številne motoriste. Za veliko zmago so šteli, če jim je uspelo pospešiti od prvega semafora tako, da so še ujeli zeleno luč na drugem. O tem pričajo številni črni sledovi gum na asfaltu.

Do pred kratkim je omenjeni podvig uspeval le 1000-kubičnim motociklom, pa še med temi so redki modeli opravili ta »semaforski izpit«.

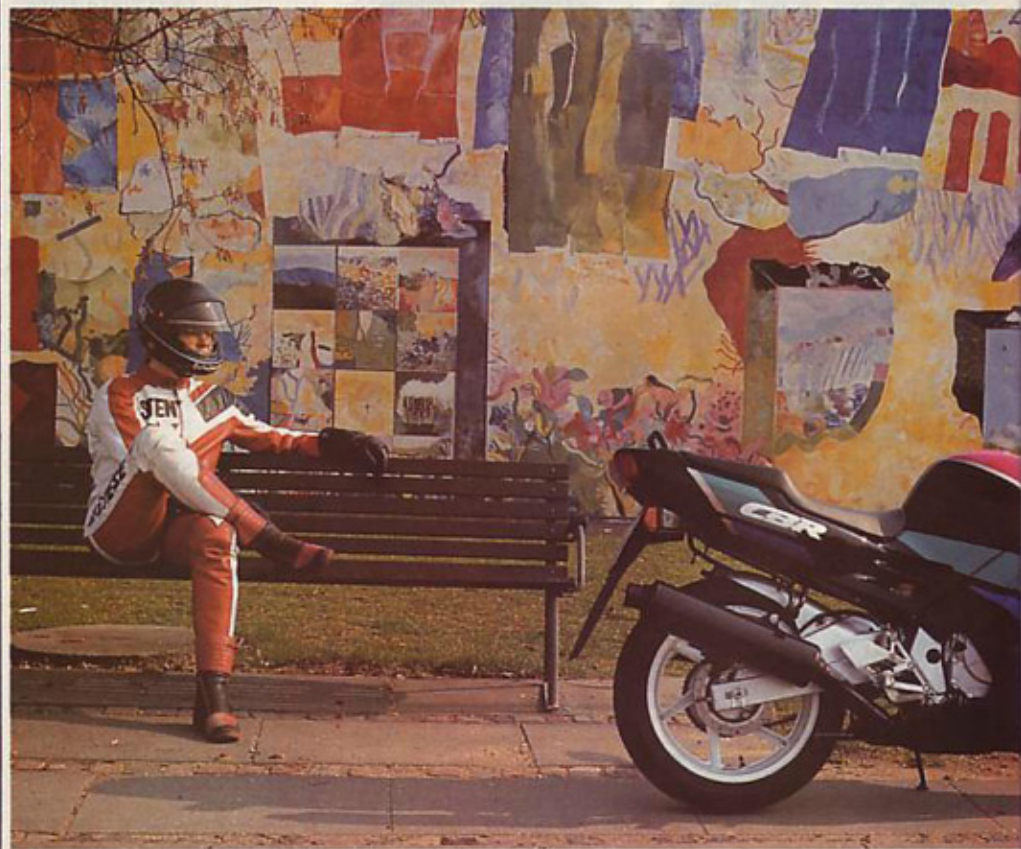
Sedaj pa je omejitev premagana! Po zaslugi honde CBR 600 F, prvega motornega kolesa z manj kot 1000 kubiki, ki je hkrati potrdilo svoj sloves motocikla z najboljšim pospeškom pri tej

kubaturi. Z drugimi besedami, honda CBR 600 F je športni stroj, čigar zmogljivosti prekašajo marsikateri superbike. Uresničile so se stare sanje – kombinirati moč superbikea z vrlinami stroja srednjega razreda.

Popolnoma nov stroj

Zgodovina teh občudovanja vrednih zmogljivosti se je začela na Japonskem kmalu po predstavitvi prve honde CBR 600 F leta 1986. Razvoj novega modela motocikla traja cela leta. Zato ni redkost, da ima tovarna, ki predstavlja letošnji model, delno narejen že model za prihodnje leto.

To velja tudi za hondo CBR 600 F, zlasti glede na dejstvo, da je resnično





Zgodovinska perspektiva

V bistvu je Kawasaki prvi, ki je vpeljal zasnovano, značilno za sodobni 600-kubični motocikl. To se je zgodilo 1985. leta, s predstavitvijo kawasakija GPz 600 R, kompaktnega in močnega motornega kolesa, ki je kmalu postalo zelo priljubljeno. Razlog je preprost: pojavil se je popoln kompromis med močjo superbikea in lahkotnostjo motocikla srednjega razreda.

Zamisel o tej zasnovi so si hitro sposodile druge japonske tovarne, med prvimi Honda 1986. leta, ko se je pojavil prvi CBR 600 F, skupaj s hondo CBR 1000 F. Nova modela CBR sta pokazala, da ima tudi Honda kaj ponuditi tistim, ki raje vidijo štiri valje v vrsti, namesto razporejene v V. V primerjavi s kawasakijem GPz 600 R se je honda CBR 600 F izkazala kot boljše. Bila je močnejša, a lažja. Tako je kmalu postala znana kot najhitrejši motocikel v 600-kubičnem razredu.

V letih 1986 do 1988 je bila honda CBR 600 F na voljo v različici s 85 KM. Leto 1989 so moč povečali na 93 KM, in takšna je ostala do 1990. To je bilo zadnje leto prve generacije modela CBR 600 F. Druga generacija je bila predstavljena jeseni 1990, natančno štiri leta po rojstvu prve generacije.

Honda CBR 600 F je bila nedvomno najpomembnejša novost med vsemi modeli te znane tovarne, ki so se pojavili v letu 1991. Sedaj ima že 100 KM. Nekdo je celo rekel, da je edino, kar imata skupnega prva in druga generacija tega modela, njuno ime. Z novo CBR 600 F je Honda spet vodilna v 600-kubičnem razredu.

popolnoma nova konstrukcija, ki s svojim predhodnikom nima veliko skupnega. Recimo, motor je popolnoma nov. Vrtina je povečana za 2,0 mm, hod pa zmanjšan za 2,8 mm. To pomeni, da je v zgorevalnih komorah prostor za večje ventile, ki pa so vdelani pod ostrejšim kotom. Izdelani so iz nove zlitine, so lažji in boljje prenašajo visoke temperature. Spremenjen je tudi način aktiviranja ventilov in je sedaj neposreden, kar prispeva k zmanjšanju trenja v motorju. Razlog je preprost: število gibljivih delov v glavi je zmanjšano! Zato je motor tudi kompaktnjši.

Učinkovitejše zgorevanje

Naj nadaljujemo s primerjavami med staro in novo hondo CBR 600 F: premer uplinjačev je s 32 mm povečan na 34 mm. Vez med uplinjačem in zgorevalnim prostorom je zelo kratka in neposredna, vhodi na glavi imajo premer 35 mm, kar je 5 mm več v primerjavi z vhodi pri starem stroju.

Uplinjači novega modela imajo ploščate drsnike, kar stroju omogoča, da lažje »dih«. Rezultat je občutno boljše polnjenje zgorevalnih prostorov.

Povečanje kompresije: prvi motor CBR 600 F je imel kompresijo 11,0 : 1, ko pa so leta 1989 moč 85 KM povečali na 93 KM, so to, med drugimi ukrepi, storili s povečanjem kompresije na 11,3 : 1. Nova honda CBR 600 F ima kompresijo 11,6 : 1 in moč 100 KM pri 12.000 vrt/min. To pomeni, da se je od 1986. leta do danes njena moč povečala za 17,5 odstotkov.

Močnejši, računalniško razviti deli motorja

Razlog nazadovanja angleške motociklistične industrije je vsekakor to, da so »pozabili« vzporedno s povečevanjem zmogljivosti ojačati motor. Posledica je bila krajša življenjska doba motociklov. Honda te napake ni hotela ponoviti in si je zelo prizadevala ojačiti predvsem dele motorja. Z računalniško podporo in testi trenja je razvila dovolj močne, ne pa pretežke bate, ročične gredi in ojnice.

Tako so, na primer, bati 24 gramov lažji, kakor bi bili sicer pri tem premeru. Ročična gred je lahka in odporna na vzvoj, ojnice so izdelane iz zlitine, ki je zelo odporna na obremenitve pri visokih vrtljajih. Zaradi tega se rdeče polje na števec honde CBR 600 F začne pozneje kot pri njeni predhodnici.

V življenju vsakega motorja je mazanje nedvomno zelo pomembno.

Znano je, da z dvigom temperature olje zgublja svoje mazalne lastnosti. Zato ima motor tega modela zagotovljeno mazanje ob vodno hlajenem oljmen hladilniku. Motorno olje hladi isti sistem, kot motor, kar zagotavlja stalno temperaturo olja in s tem motorju daljša življenjsko dobo.



Kljub obilici moči se honda CBR 600 F lahko vozi na civiliziran način.

Motor teče gladko, v srednjem področju je na voljo moči, kolikor je potrebujete. Tu je treba povedati, da šeststopenjski menjalnik naredi vse, kar je v njegovi moči, da najde ustrezno stopnjo za pravo hitrost.

Tako lahko vedno združite moč in hitrost po lastni želji in izbiri.

Kompaktno podvozje

Pri tej hondi ni kompakten le motor. »Kompakten« je ključna beseda za ves motocikel. Nova honda CBR 600 F je kompaktnjša in manjša od prejšnje. Čeprav je motor enako obsevan v okvir kot pri prejšnjem modelu, se okvira precej razlikujeta. Novi je močnejši in objema motor z vseh strani. Težišče je zelo sredinsko, kar prispeva k boljšemu upravljanju. Prednje vilice imajo 41-milimetrovske opornike, torej 4 mm večje kot pri starem modelu.

Zadnje kolo ima obese pro-link z enojnim amortizerjem. Po konstrukciji so zadnje obese zelo podobne sistemu kantilever in se lahko regulirajo. Po številnih poskusih smo ugotovili, da je težko najti ravnotežje, ki bi ustrezalo neverjetni motorni

Neverjetne zmogljivosti

Ko slišite, kako se motor CBR 600 F prvič zavrti v prazno, si težko predstavljate, kako eksploziven pravzaprav je. Teče gladko in tiho, skoraj neslišno.

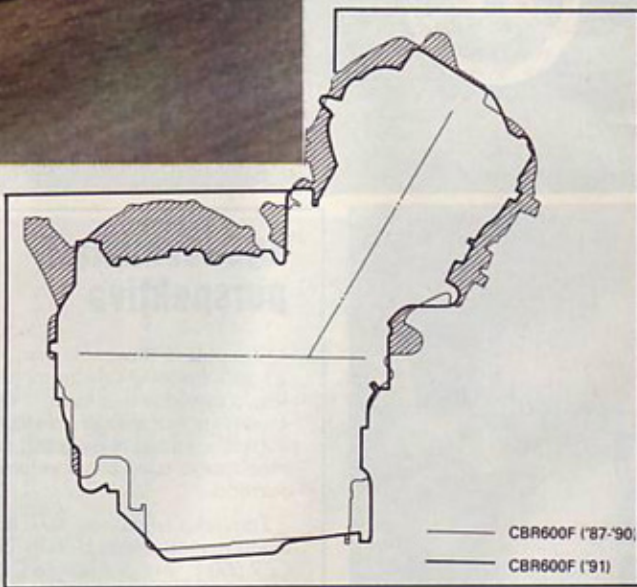
Vtis civiliziranosti se stopnjuje, ko – previdno – odvijate ročico plina in spuščate sklopko. Kolo se premakne neslišno in mirno in tja do 4000 vrtljajev v minuti je videti čisto običajno.

Nenadoma pa se začne nekaj dogajati: moč se dramatično poveča, motor šepetaje pokaže svoj pravi

značaj. To se ponovi pri 7000 vrtljajih, od tu do rdečega polja pa nova honda kaže svojo pravo podobo: dr. Jekyll postane Mr. Hyde!

Zmogljivosti so res fantastične, takšen je tudi odziv motorja na ročico plina. Reagira v trenutku, če pa plin odvijete nenadoma, v prvi, izgubi prednje kolo stik z asfaltno podlago.

Z največjo hitrostjo 238 km na uro, kolikor smo namerili sami, je honda CBR 600 F najhitrejši 600-kubični motocikel. Skupaj z znanim Kawasakijevim GPz 900 R ninja je to drugi najhitrejši motocikel pod 1000 kubikov, ki smo ga testirali. Hitrejša je le VFR 750 R, prav tako Hondina – z 240 km na uro.





Meritve

Pospeški

0-60 km na uro	1,9 sek
0-80 km na uro	2,6 sek
0-100 km na uro	3,4 sek
0-120 km na uro	4,6 sek
0-140 km na uro	6,1 sek
0-160 km na uro	7,8 sek
0-180 km na uro	10,5 sek
0-200 km na uro	14,3 sek
0-220 km na uro	22,0 sek
Pospešek od 0 do 400 m z izstopno hitrostjo 187 km na uro.	11,6 sek

Prožnost

V tretji prestavi od 70 do 110 km na uro	3,3 sek
od 80 do 130 km na uro	3,8 sek
V četrti prestavi od 70 do 110 km na uro	4,3 sek
od 80 do 130 km na uro	5,1 sek
V peti prestavi od 70 do 110 km na uro	5,2 sek
od 80 do 130 km na uro	6,7 sek
V šesti prestavi od 70 do 110 km na uro	6,1 sek
od 80 do 130 km na uro	8,1 sek

Največja hitrost

Voznik v sklonjenem položaju	238 km na uro
Voznik v sedečem položaju	218 km na uro

Poraba goriva

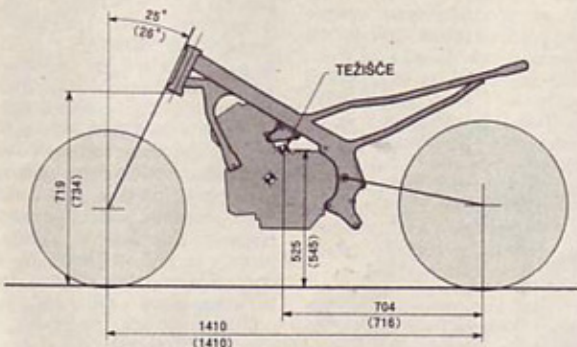
pri 80 km na uro	23,9 km z 1 litrom
pri 100 km na uro	20,3 km z 1 litrom
povprečje testa	14,6 km z 1 litrom

Natančnost merilnika hitrosti (pokazana vrednost - resnična vrednost)

50 km na uro - 48 km na uro
80 km na uro - 78 km na uro
100 km na uro - 96 km na uro
130 km na uro - 125 km na uro

Tehnični podatki

Motor: vodno hlajen - vrstni štirivaljni - štiritažni - dve admični gredi v glavi z verigo na desni strani bloka - po štirje ventili na valji - vrtna in gib 65,0 x 45,2 mm - prostornina 599 kubikov - kompresijsko razmerje 11,6 : 1 - moč 73 kW (100 KM) pri 12.000 vrt/min - navar 6,4 kg pri 10.500 vrt/min - uplinjači 4 x Keihin 34 mm - primarni zobniški prenos moči - večploščna sklopka v oljni kopeli - šeststopenjski menjalnik - veriga na zadnje kolo - elektronski vžig - akumulator 12 V/8 A



Okvir: jeklen - spodaj odprt, dvojni box - kot glave okvira 25,1 stopinja - predtek 94 mm - medosna razdalja 1405 mm - spredaj nastavljive teleskopske vilice s kraki premera 41 mm in hodom 130 mm - zadaj nihajne vilice z nastavljivim blažilnikom v Pro-Link sistemu s hodom 110 mm - guma spredaj 120/60 x 17 - guma zadaj 160/60 x 17 - zavora spredaj 2 x kolot premera 276 mm z dvobatno čeljustjo - zavora zadaj kolot premera 220 mm

Dimenzije (v mm): dolžina 2010 - širina 695 - višina 1130 - višina sedeža od tal 810 - suha teža motocikla 185 kg - rezervoar za gorivo 16 l

moči. Zlasti na grobem asfaltu smo lahko ugotovili, da imajo obese in amortizerji svoje meje in da so zadnji amortizerji na starem modelu videti boljši.

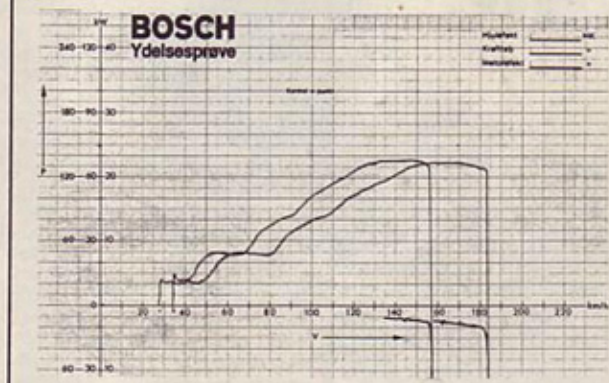
Dobro in natančno upravljanje

Nova honda CBR 600 F je suha

težka 185 kg. Med vožnjo se izkaže: upravljanje je lahko in precej nevtrarno.

Večino ovinkov prevozi dobro, kaže pa določene omejitve v zelo hitro voženih ovinkih v obliki črke S, kjer je treba hitro preiti z ene strani na drugo. Domnevamo, da bi razloge za to lahko našli v zadnjem amortizerju.

Honda CBR 600 F je popolnoma



Na zavori izmerjena največja moč

- na motorju	102,0 KM
- na zadnjem kolesu	91,2 KM

stabilna pri velikih hitrostih, celo pri največji. Rahllo nestabilnost boste občutili le na hitro voženih neravninah, kar pa ni problem, ker postane stabilna takoj, ko pridete na gladek asfalt. Ročici sta izdelani dovršeno, sedež in nekoliko zamaknjeni opori za stopala pa omogočajo med vožnjo precej športno lego telesa. Kot voznik imate občutek, da sedite v motociklu, ne pa na njem. Ta lega je idealna za ljubitelje športne vožnje, če pa se odločite za daljše križarjenje, lahko občutite po večurni vožnji utrujenost.

Oblika vetrobrana prav tako poudarja, da je honda CBR 600 F športno motorno kolo z veliko za-

četnico. Steklo je tako nizko, da lahko čelado skrijete za njim samo, če se uležete na rezervoar za gorivo.

Fantastičen motocikel

Tisti, ki se veliko ukvarjajo s testiranjem motociklov, se sčasoma vedno težje navdušujejo zlasti nad novimi modeli. Navadijo se na dejstvo, da izdelovalci prinašajo na trg tehnične čudeže v količinah, ki so se včasih slišale naravnost neverjetno. V takšnem svetu je težko narediti globok vtis na kupca.

