

**Igor Akrapovič** 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 letošnjo 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 težak 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 vozniki izpit za motocikel, lahko vozili le motocikle z največjo močjo 34 konjev. Voznika bo omejitev spremilala 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 predhodom je novi CBR 600 F polnoma nova konstrukcija, z daleč boljšimi zmogljivostmi od večine 750-kubičnih motornih koles in celo nekaterih 1000-kubičnih. Testirali smo novo Honda CBR 600 F in zlahkoto prisli do sklepa – to je nekaj veličastnega!

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 premaganja! Po zaslugu honde CBR 600 F, prvega motornega kolesa z manj kot 1000 kubiki, ki je hkrati potrdilo svoj sloves motocikla z najboljšim pospeškom pri tej

minja iz rdeče v oranžno in naprej v zeleno.

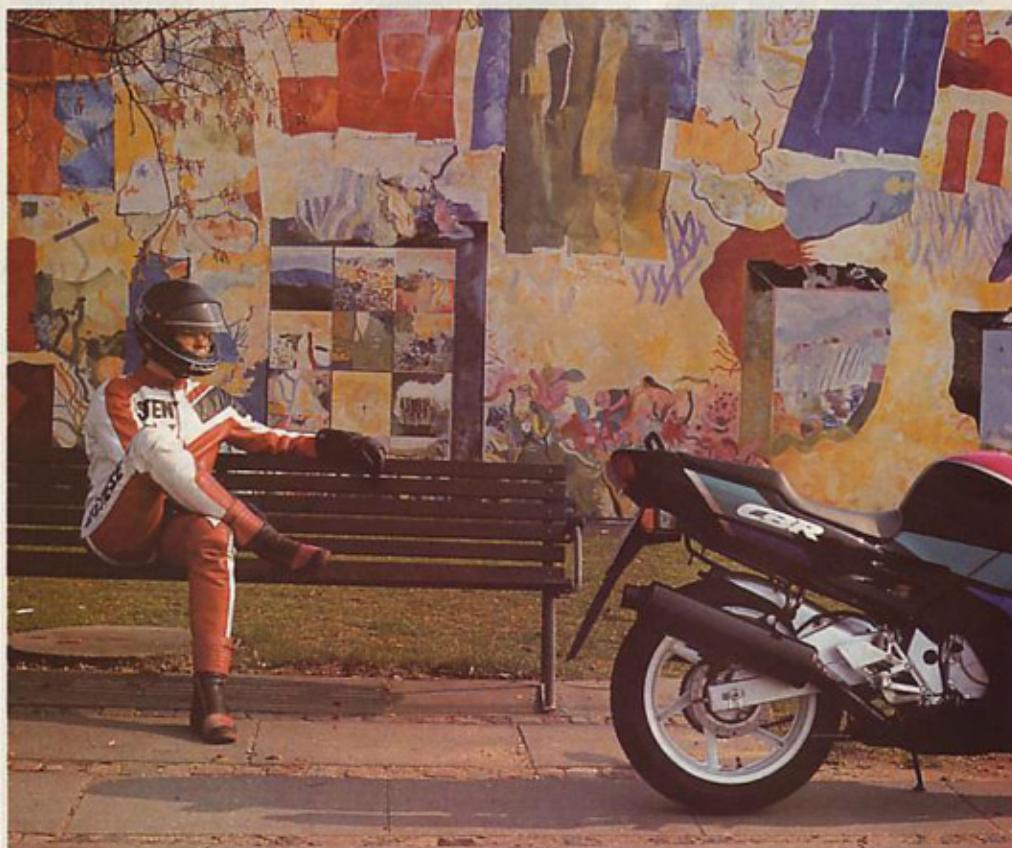
Zato sta ta dva semafora imela od nekdaj magičen pomen za številne motoriste. Za veliko zmago so šteli, če jim je uspelo pospešiti od prvega semafora takoj, da so še ujeli zeleno luč na drugem. O tem pričajo številni črni sledovi gum na asfaltu.

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 zasnovno, značilno za sodobni 600-kubični motocikel. To se je zgodilo 1985. leta, s predstavljivjo kawasakijo 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 lahkonostjo motocikla srednjega razreda.

Zamisel o tej zasnovi so si hitro sposodile druge japonske tovarne, med prvimi Honda 1986. leta, ko se je pojavi 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 boljša. 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. Leta 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, hodi 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 bolje 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 kompaktnejši.

## 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.

Uplinjaci novega modela imajo ploščate drsne, kar stroju omogoča, da lažje »diha«. 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 njeni moč povečala za 17,5 odstotkov.

## Močnejši, računalniško razviti deli motorja

Razlog nazadovanja angleške motociklistične industrije je vsekakor to, da so »pozabili« vzoredno s povečevanjem zmogljivosti ojačati motor. Posledica je bila krajsa 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 gred in ojnice.

Tako so, na primer, bat 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 stvcu honde CBR 600 F začne pozneje kot pri njeni predhodnici.

V življenju vsakega motorja je manjše nedvomno zelo pomembno.

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

Klub obilici moč se honda CBR 600 F lahko vozi na civiliziran način.

Motor teče gladko, v srednjem področju je na voljo moč, 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 kompaktnejša in manjša od prejšnje. Čeprav je motor enako obešen 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-milimetrski oporniki, 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.

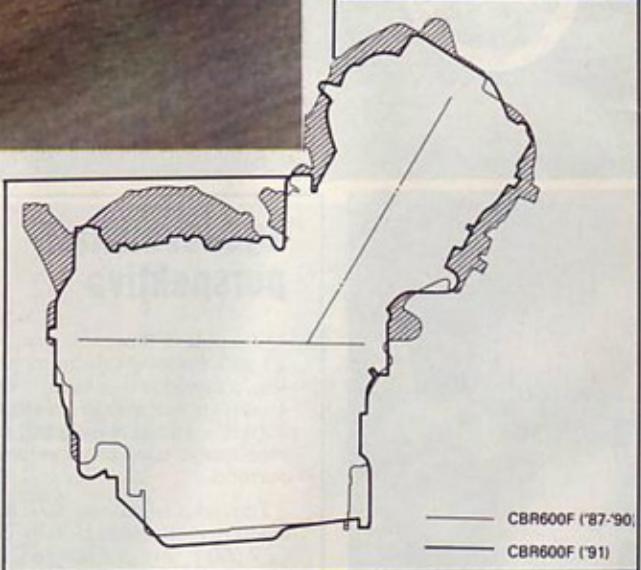
Vtis civiliziranosti se stopnjuje, ko – previdno – odvijate ročico plina in spuščate sklopko. Kolo se premakne neslišno in mirno in tja do 4000 vrtljajev v minutu je videti čisto občajno.

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

značaj. To se ponovi pri 7000 vrtljajih, od tu do rdečega polja pa nova honda kaže svojo pravo podobo: dr. Jekyl 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 podlogo.

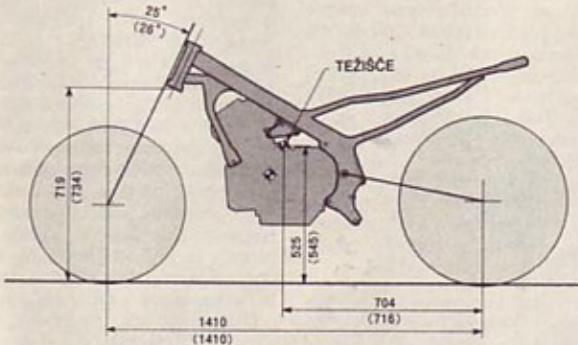
Z največjo hitrostjo 238 km na uro, kolikor smo namerili sami, je honda CBR 600 F najhitrejši 600-kubični motocikel. Skupaj z znanim Kawasakievim GPz 900 R ninja je to drugi najhitrejši motocikel pod 1000 kubikov, ki smo ga testirali. Hitrejša je le VFR 750 R, prav tako Hondina – z 240 km na uro.





## Tehnični podatki

**Motor:** vodno hlajen – vrstni štirivaljni – štiritaktni – dve odmični gredi v glavi z verigo na desni strani bloka – po štirje ventilji na valj – vrtlina 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 – navor 6,4 kgm pri 10.500 vrt/min – uplinjajoči 4 x Keihin 34 mm – primarni zobiški prenos moči – večploščna sklopka v oljni kopeli – šeststopenjski menjalnik – veriga na zadnje kolo – elektronski vzog – akumulator 12 V/8 A



**Okvir:** jeklen – spodaj odprt, dvojni box – kot glave okvira 25,1 stopinjam – 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 kolut premera 276 mm z dvobatno čeljustjo – zavora zadaj kolut premera 220 mm

**Dimenzijs (v mm):** dolžina 2010 – širina 695 – višina 1130 – višina sedeža od tla 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 zadnjini 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 nevtralno.

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 razlog za to lahko našli v zadnjem amortizerju.

Honda CBR 600 F je popolnoma

## 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

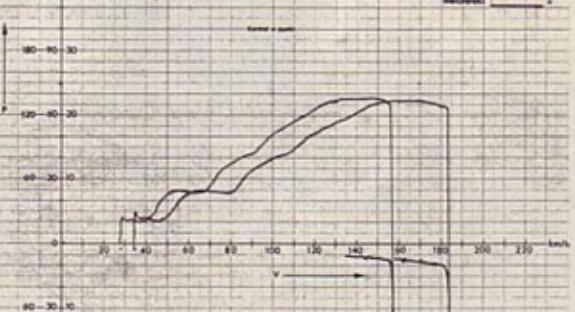
### Največja hitrost

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	

**BOSCH**  
Ydelsespreve



### Na zavori izmerjena največja moč

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

stabilna pri velikih hitrostih, celo pri največji. Rahlo nestabilnost boste občutili le na hitro voženih neravninah, kar pa ni problem, ker postane stabilna takoj, ko prideš 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 podudara, 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.

Klub temu se dogaja, da pride model, ki združi navdušenje – motocikel, ki vas osreči in predrami v vas stari motociklistični duh. Takšen motocikel je honda CBR 600 F! Ni je treba veliko voziti, pa že začutite, da je tisto pravo. Tisto, iz česar so tudi sanje ...



## Zaščitna oprema: čelade Nolan – Veplas

# Lepe in kakovostne

Italijanska firma Nolan je eno od vodilnih imen v krogu proizvajalcev zaščitnih čelad. Letos praznuje častitljivih 20 let obstoja. To pomeni, da so bili med pionirji na področju zaščitnih čelad in seveda dovolj domiseln in kakovosteni, da so na tem zahtevnem področju preživel. Pa ne le preživeli. Tudi uspešno razvijali. Sedaj izde lojajo 650.000 čelad na leto in jih prodajajo na 72 trgih sveta. Veplas iz Velenja je pred petimi leti s posluhom izbral pravega partnerja za sodelovanje na področju predvsem motociklističnih zaščitnih čelad. Pred navezavo poslovnih stikov so se z razvojem in izdelavo čelad tudi sami ukvarjali, toda bili so premajhni, da bi lahko ujeli korak z uveljavljenimi tujimi imeni in ponudili trgu po vseh kriterijih kakovosten izdelek. Zaščitna čelada je pač element varnosti, na kocki je uporabnikovo življenje in tu kompromisi niso dopustni.

Nolan se ukvarja te z zaščitnimi čeladami. V njihovi dolgoletni zgodovini se je poslovna usmeritev potrdila, saj so od vsega začetka temeljili na lastnem razvoju, ki se opira na raziskave iz lastnega laboratorija, na proizvodnji vseh elementov čelad v lastni hiši. Tako jim je uspelo v svojih izdelkih združiti zahteve svetovnih standardov za čelade, slediti hkrati modnim tokovom in zahtevam trga ter vztrajati pri vodilu, ki zagotavlja kupcu soliden izdelek za spremljivo ceno.

Naveza Nolan – Veplas ni le trgovskega značaja, temveč je Ve-

plas partner v proizvodnji. To je pri Nolanu izjema, ki pa se je obnesla v obojestransko zadovoljstvo. In seveda v zadovoljstvo kupcev, motociklistov.

Morda zadovoljstvo motociklistov ob začetku sodelovanja Veplasa in Nolana ni bilo izrazito, saj so prve čelade, ki so prispele v trgovine, sodile med sicer kvalitetne, ekonomično zasnovane izdelke, ki so pa bili nekako pustega videza, toda za zelo spremljivo ceno. Postopoma so v Velenju osvajali znanja in spoznavali trg in tako v letošnje leto vstopajo z občudovanja vredno kolekcijo motociklističnih čelad, ki jo dopolnjujejo čelade za kolesarsko rabo, pa otroške smučarske čelade, vojaške čelade. Za celotno paletto motociklističnih čelad je mogoče reči, da je izjemno zanimiva. Izdelki so še vedno cenovno spremljivi, čeprav na prodajo ceno opazno vpliva pretirano visok, 20-odstotni prometni davek. Ta nikakor ni stimulativen, če si ta država želi ohraniti vsaj žive, če ne že zdrave državljanje. Dejstvo namreč je, da čelada vsaj za 30 odstotkov poveča možnosti preživetja. Tako kažejo raziskave, opravljene v svetu, s katerim se želimo zbliziti. Zanimivo bi bilo vedeti kaj, je menil zakonodajalec, ko je za vojaško čelado prisodil 5-odstotni davek.

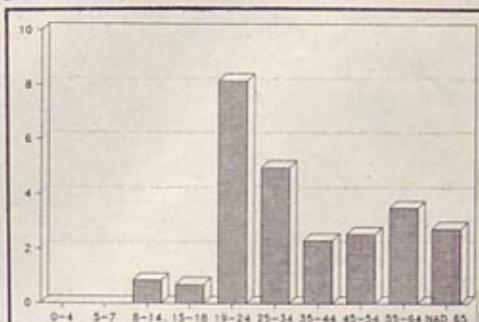
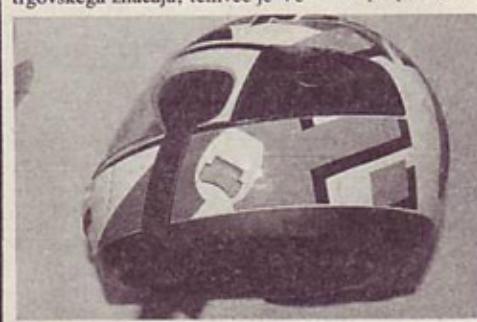
Pregled letošnje ponudbe Veplasa – Nolana kaže opazne izboljšave na čeladah. Tu so novi sistemi pripenjanja čelade, ki omogočajo zapenjanje tudi z eno roko in preprosto zategnjitev pripenjaljivo ceno.

nega traku. Varnejši in v rabi trajnejši so vizirji, ki so optično zelo dobri in površinsko obdelani za večjo odpornost na praske. Večina modelov čelad ima tudi učinkovite sisteme zračenja, kar prispeva k manjšemu rosenju vizirja in tudi ugodnejšemu občutku uporabnika. Materiali, ki pridejo v stik s kožo, so prijaznejši.

Razveselili so bodo tudi vsi, ki čelado ne gledajo le kot nujno, z zakonom predpisano zlo. Živahne barvne kombinacije so močno popestile videz. Oblikovalci so segli po celotni paleti, od umirjenih do zelo živahnih barvnih kombinacij. Skratka, za širok izbor okusov jih je.

Torej, motoristi se bodo lahko s kvalitetnimi in skladu z evropskimi normativi testiranimi čeladami (ECE 22/03) oskrbili doma. Ni zanemarljiva tudi ugodnost, ki jo kupec ponuja Veplas: v tovarni je na voljo servis, kjer zmorejo opraviti tudi zahtevnejše posege. Je pa seveda res, da je ponudba v trgovinah v mnogočem odvisna od trgovcev. Kajti različnih modelov čelad v vseh velikostih in barvah je pri proizvajalcu dovolj. V minulem obdobju smo opazovali, da trgovci prodajajo čelade brez pravega znanja, posluha in tudi zanimanja. Kot toaletni papir, na primer: tu je... in plačaj. Ne vedoč, da je mogoče z metrom izmeriti obseg glave in višini čela, tako odbrati pravo velikost čelade, svetovati. Kajti še tako dobra čelada ne varuje uporabnika, če ni prave velikosti in pravilno zapeta.

Mitja GUSTINČIČ



Zapenjanje mikrolock: nazoblen trak omogoča milimetrsko zategovanje jermena, po krajši vaji enoročno zapenjanje in preprosto odpenjanje čelade.

Grafični prikaz smrtnosti voznikov. Izstopa starostni razred od 19 do 24 let.

Tekst: Steen Jorgensen  
Foto: Liliana Roman