

FAX

(061) 319-873

Iz Pariza je na jug Afrike na dolani imenovani rallye Pariz – Dakar krenila tudi stotnja motociklistov. Daljša, neznana proga, ki vodi čez skalnate terene, puščavo in džunglo prinaša motociklistom nove težave zaradi obilice vlage, ki jo bodo srečali. Tehniki so motocikle na osnovi minulih izkušenj učinkovito zavarovali pred drobnim peskom. »Voda prinaša presenečenja,« so pred štartom menili tekmovalci.



KTM ima poslovne težave. Uradna obvestila sicer niso prispela v javnost. Toda avstrijski tisk prinaša, da oddelka v tovarni KTM, ki izdelujeta bicikle in avtomobilске hladilnike slabo poslujeta. Na obzorju je reorganizacija s poudarkom na podpori motociklističnemu delu tovarne.



Tednik Mladina je objavil fotografijo specialca Teritorialne obrambe, iz brigade MORIS, na motociklu. Če videz ne vara, je motocikel iz programa znamke Husqvarna.



Italijanski zastopnik Suzukija je za sezono 1992 razpisal pokalno tekmovanje v hitrostnih dirkah z motocikli GSXR 750. Organizacija tekmovanja, predpisi za pripravo motociklov in ostale potrebne dejavnosti je Suzuki zaupal ekipi Gallina. Gallina bo tehnične predpise prilagodil predpisom tekmovanj Sport Production. Tako bodo lahko dirkači dokaj poceni nastopali na 6 dirkah pokala Suzuki ter tekmovanjih Sport Production.



Robertsova tekmovalna ekipa, ki je tako prepričljivo obvladovala prizorišče hitrostnih tekmovanj za svetovno prvenstvo, se je malce ozrla v tehnični svet avtomobilizma. John Barnard, konstruktor v avtomobilski formuli ena, je z Robertsom že govoril o projektiranju in razvoju okvira za motocikel. Govora je bilo, seveda, o karbonskih vlaknih.

MOTO CIKLIZEM

UREJA MITJA
GUSTINČIČ

Predstavljamo

vam: HONDA

CBR900RR

FIREBLADE



TOTAL CONTROL





Dvajset let je minilo, odkar je Honda s prvim množično izdelovanim motociklom CB 750 obrnila nov list v zgodovini motociklizma. Prvi vrstni štirivaljni motor v zelo solidni izvedbi motocikla je vnesel v motociklistični svet povsem nova merila za motocikle razreda super sport.

Danes Honda prihaja z motociklom, ki na novo definira oznako Super Sport.

To so številke – v katere se je treba vživeti: 893 kubikov, 124 konjev največje moči pri 10.500 vrtljajih v minuti, spredaj guma širine 130 in zadaj širine 180, premer krakov prednjih vilic 45

mm, suha teža motocikla 185 kg. Pretresljivo? Niti ne, če govorimo le o absolutnih vrednostih. Kajti tovrstni podatki so se v motociklističnih krogih že udomačili. Toda v tem plesu vse bolj

dražljivih vrednosti se rado zgodijo, da inženirji zanemarijo plesalca. Tistega namreč, ki naj bi imel zadevo v rokah! Honda prinaša nov slogan »Total control«. S tem hočejo reči, da so storili zelo veliko za jasno komuniciranje voznika z motociklom. In seveda za prenos sporočil v nasprotni smeri. Kajti le s popolnim razumevanjem med voznikom in vozilom je mogoče govoriti o varni vožnji, o resničnem obvladanju zmogljivosti. Le te presegajo, bodimo realni, znanja in sposobnosti povprečnega motociklista.

Honda je svoj novi super sport motocikel postavila v nekakšno sredino med maxi motocikle in motocikle vse uspešnejšega srednjega razreda. To pomeni, da so odbrusili vsak nepotreben kilogram teže ter dosegli, da motocikel po teži kokerira s 600-kubičnimi primerki. To je dobro. In na moč v korist voznim lastnostim, saj je lahek motocikel neprimerno lahkotnejši pri spreminjanju smeri, pri zavornih manevrih. V samem stroju pa se prizadevanja konstruktorjev zrcalijo v veliki elastičnosti motorja, ki postaja pomembnejša lastnost od zgolj visoke motorne moči.

Honda se je pri projektiranju novega motocikla na široko opirala na računalnike. Računalniške analize so omogočile, da so inženirji vsak del motocikla, od motorja do okvira in gum, modelirali s končnim ciljem oklestiti skupno težo motocikla ter sočasno ohraniti trajnost konstrukcije.

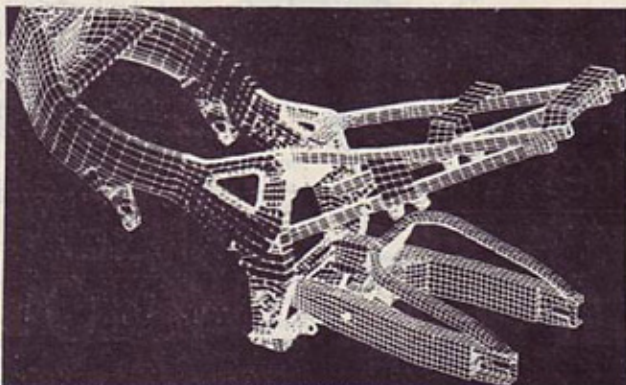
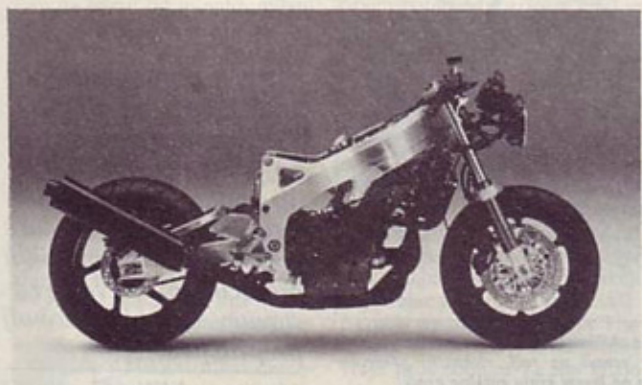
Pogled na novo hondo razkriva kompakten motocikel zelo športnih potez in tu in tam nenavadnih detajlov. Motocikel je na pogled precej čokat, tako kot pri hitrostnih dirkalnih strojih, od koder so oblikovalci preselili idejo kot cedilo navrtanega aerodinamičnega oklepa. To pa je tudi edina izstopajoča posebnost novega motocikla, ki na prvi po-

gled ne prinaša revolucionarnih potez.

Novosti so v tehnologiji. Tako je motor povsem nov izdelek, zasnovan kot zelo kompakten in lahek vodno hlajeni vrstni štirivaljni z dvema odmičnima gredema v glavi. Motor v skupni teži motocikla običajno predstavlja okroglo tretjino. Odločujoče pa vpliva na vozne lastnosti motocikla. Zato si konstruktorji prizadevajo, da bi bil motor čim manjši, čim lažji, brezhibno uravnotežen ter seveda vpet v okvir čim bližje težišču motocikla. Motor honda CBR900RR je opazno manjši kot pri modelu CBR1000F in le za spoznanje za jetnejši kot motor modela CBR600F.

K pomembnejšim značilnostim novega motorja sodi na desni strani bloka štirih valjev uležajena veriga, ki krmili odmični gredi. Tehnikom je s tem prijemom uspelo skrajšati ročno gred, ki je vpeta v petih ležajih, sam agregat pa je bilo tako mogoče vpeti v okvir bližje težišču motocikla. Ohišje ročne gredi in valji so odliti v enem sklopu, kar je tudi v korist togosti konstrukcije.

Najbolj opazni prijemi tehnikov so v glavi motorja. Ventili so nagnjeni pod kotom 16 stopinj, kar je omogočilo zelo kompaktne zgorovalne prostore ter kratke in direktne sesalne kanale. Sesalni ventili premera 27,5 mm in izpušni ventili premera 23 mm objemajo svečko premera 10 mm. Odmični gredi delujeta na ventile prek lončastih dročnikov. Motor napaja z gorivom baterija štirih podtlaknih uplinjačev z oznako VP 38, ki so podobni dobro delujočim uplinjačem modela CBR600F. Tudi v uplinjačih so sesalne poti čim krajše in direktne. Sami uplinjači pa so povezani z zajetnim 7,2-litrskim zračnim filtrom, v katerega svež in hladen zrak dovajajo kanali, ki zajemajo zrak ob straneh prednjega žarometa.

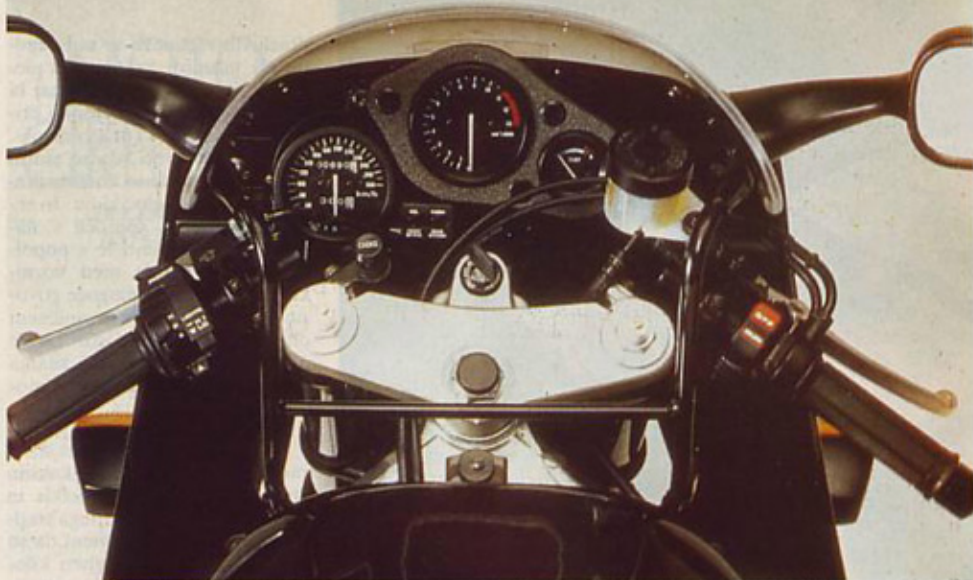


Motor je obešen v povsem iz aluminija izdelan okvir

Motor je opremljen z novim elektronskim vžigalnim sistemom. Zaradi gostejše razporeditve signalnih točk na rotorju ter le enega čitalca impulzov je novi vžigalni sistem sposoben hitreje in zanesljiveje prepoznati položaj ročične gredi. Nova računaska enota omogoča hitro prilagoditev vrednosti predvžiga ne glede na hitrost vrtenja motorja.

Nižanje teže in kompaktnost dimenzij je bilo vodilo tudi pri snovanju okvira in vzmetenja, ki »Total control« filozofijo komunikacije voznik-motocikel zrcali v popolni analizi tudi zadnjega, nepomembnega vijaka. To je pripeljalo do dokaj klasično oblikovanega aluminijastega okvira, ki ga tvorita dva zajetna nosilca, povezujoča glavo okvira z ležiščem zadnje aluminijaste klasično oblikovane nihajne vilice z gornjim ojačitvenim mostom. Iz aluminija je tudi paličje, ki podpira sedež. Osnovna nosilca okvira sta oblikovana iz ekstrudiranih aluminijevih profilov, katerih prečni prerez kaže 4-prekatno zasnovo. Motor je v okvir obešen. Prizadevanja za eliminiranje vibracij motorja, ki neugodno vplivajo na počutje voznika, so pripeljala do izvedbe delno elastičnega vpetja motorja. Okvir brez zadnjih nihajnih vilic tehta 10,5 kg.

Zniževanje teže je vidno tudi pri sami opremi motocikla. Lahek je žaromet, lahka je tabla z instrumenti, lahek je izpuh, manj materiala je v radialnih gumah Bridgestone Batlax, lažja so aluminijasta kolesa s šestimi kraki U oblike, lažje je tudi vzmetenje. In tu spet srečamo novost: prednje teleskopske vilice so kri-



Vozniku na oči — merilec vrtiljajev

Tehnični podatki

MOTOR: vrstni — štirivaljni — vodno hlajen — dve odmični gredi v glavi — po štiri ventili na valj — vrtna in gib 70 x 58 mm — prostornina 893 kubikov — kompresijsko razmerje 11:1 — največja moč 91,14 kW (124 KM/10.500 vrtm — največji navor 9 kgm/8.500 vrtm — 4x uplinjači CV 38 — večploščna sklopka

v oljni kopeli — šeststopenjski menjalnik — veriga na zadnje kolo — računalniško voden elektronski vžig

OKVIR: aluminijast dvojni — kot glave okvira 24 stopinj — predtek 89 mm — medosna razdalja 1.405 mm — prednje vilice s kraki 45 mm — hod prednjega kolesa 120 mm — vzmetenje zadaj Pro-Link sistem z nastavljivim blažilnikom — hod zadnjega kolesa 112 mm — guma spre-

daj 130/70 ZR 16 — guma zadaj 180/55 ZR 17 — zavore spredaj 2x kalutna premera 296 mm s štirinbatno čeljustjo — zavora zadaj 1x kalutna premera 220 mm z enoblatno čeljustjo

DIMENZIJE (v mm): dolžina 2.055 — višina 1.115 — širina 685 — višina sedeža od tal 800 — najmanjša razdalja do tal 130 — prostornina rezervoarja 18 litrov — suha teža motocikla 185 kg

žanec med klasičnimi teleskopskimi vilicami in vilicami sistema upside-down. Slednje so pokazale dobro odpornost proti zvijanju ob zavornih manevrih, toda njena prevelika teža je bila opazna šibka točka. Nove Hondine vilice so nekje vmes, tako po zmogljivostih kot po teži. Kraka vilic merita v premeru 45 mm,

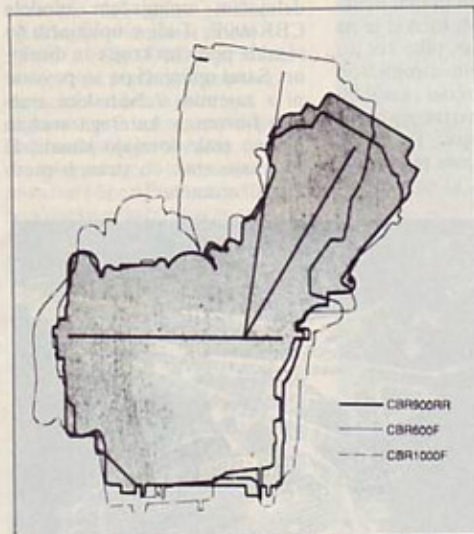
debelina stene cevi pa je le 2 mm, kar je 0,3 mm manj kot pri dosedanjih izdelkih. Večji premer krakov vilic je omogočil novo izvedbo notranjih hidravličnih ventilov.

Zadnje vzmetenje pa temelji na že znanem sistemu Pro-Link, katerega geometrijo so

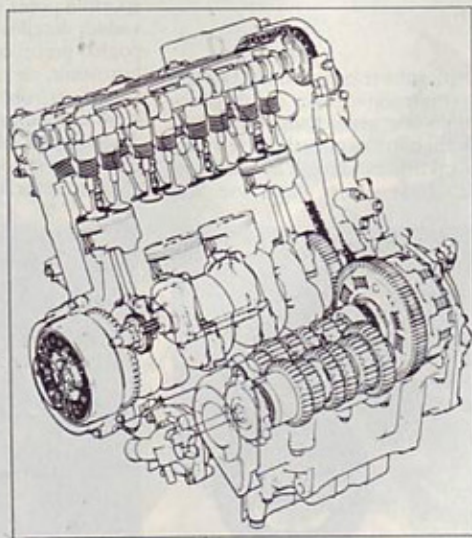
tehniki znova spreminjali. Klasično oblikovane nihajne vilice z gornjo mostovno ojačitvijo se opirajo na nov centralni blažilnik, o katerem Honda trdi, da je primerek vrhunske tehnike. Motocikel sam je v primerjavi s konstrukcijsko nevsakdanjim modelom RC 30 (enočrnoe zadnje vilice z obešenim kolesom) ali pa unikatnim modelom NR 750 (ovalni bati, po osem ventilov na valj, zobniško gnane odmične gredi, vbrizg goriva, asimetrične enočrnoe zadnje nihajne vilice, projektorski tip prednjega žaromet...) dokaj vsakdanji dvokolesnik. Sicer dobro opremljen, dirkaško oblikovan in visoko zmogljiv, toda nevpadljiv.

Pravi obraz bodo pokazali testi in meritve. Ko bo črno na belem jasno, ali so inženirji resnično obdarili svet z novim, inteligentnejšim, lažje vodljivim in razumljivim motociklom. Prva predstavitev je bila dovolj prepričljiva.

Mitja Gustinčič



Primerjava dimenzij motorjev motociklov CBR1000F (točkasto prekinjena kontura), CBR600F (kontura izrisana s tanko linijo) ter CBR900RR (kontura izrisana z odebeljeno linijo)



Motor: valji v bloku z ohišjem ročične gredi, veriga na desni strani valjev, štirje ventili na valj, električni generator s funkcijo vztrajnika na levem kraju ročične gredi