

Honda NR 750

Poudarek

Novo poglavje razvoja tehnike predstavlja motor z ovalnimi ba

Inteligentna tehnologija za zaščito okolja – je slogan s katerim Honda karakterizira svojo proizvodnjo za 90 leta. Besedam sledijo tudi dejanja. Motocikli predstavljeni v minulem mesecu dni zrcalijo prizadevanja tehnikov, ki svoje aktivnosti usmerjajo v vse bolj varne in z okoljem sozvočne motocikle: s polnim upoštevanjem zahtev o zaščiti ozračja in izogibu pretiranemu hrupu.

Toda motocikel, ki ga je Honda predstavila javnosti na salonu v Tokyu in ki smo ga, predvsem v besedi, predstavili v 25. številki Avto magazina, model NR 750, ostaja na konceptualni liniji, ki je v domeni HRC, Hondinega sektorja za razvoj športnih konstrukcij. Tu velja poudarek na visokih zmogljivostih in vrhunskih tehnoloških dosežkih.

Motocikel NR 750 predstavlja danes skupek najboljšega kar so pri Hondi umislili kot vizijo pri-

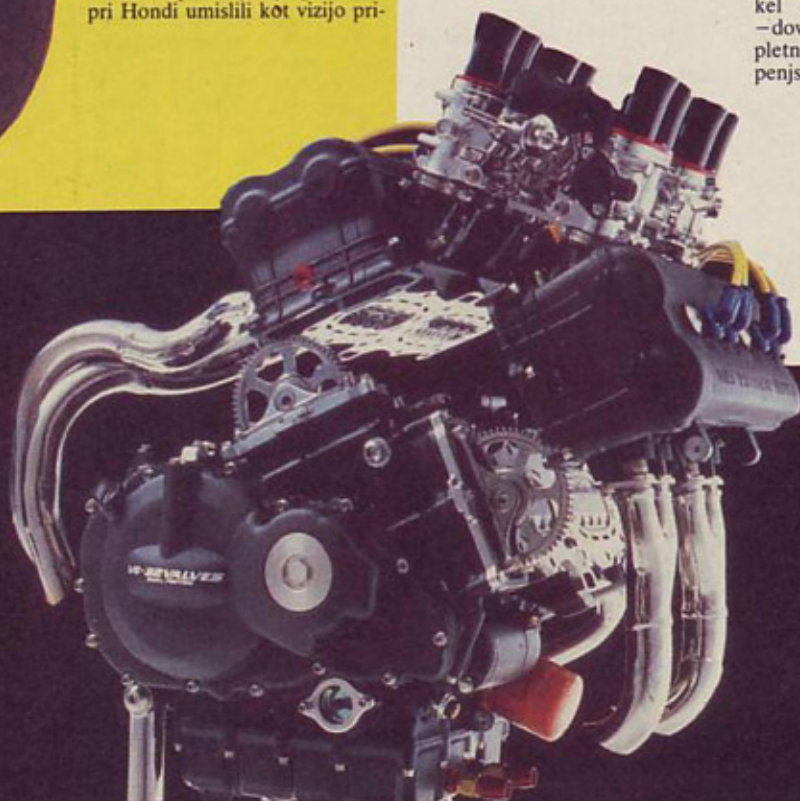
hodnosti, bližnje sicer, toda projekt je zrel že za sedanost. Razvoj in obstoj tega motocikla Honda ni nikoli potrjevala, tudi ne zanikala, pomeni pa presenečenje, saj ni nihče pričakoval že sedaj tako vrhunsko in tudi neobičajno zasnovanega motocikla, ki mu napovedujejo prihod na japonski trg koncem prihajajočega leta. Evropa pa lahko računa nanj v letu 92. O ceni smo tudi že govorili – motocikel bo dosegljiv le redkim. Tudi na račun zelo omejene količine, ki jo Honda računa plasirati na trgu: velja prestiž, ki potrjuje, da je v motociklizmu Honda št. 1 in seveda dirkaške ambicije.

Honda NR 750 ni futuristična kreacija, ki bi ponujala praktično dvomljive konstruktivne prijeme. Ostaja trdno na tleh, kot lahko v prisodobi rečemo – motocikel predstavlja skupek v praksi že uspešno preizkušenih rešitev najvišjega ranga, ki so dozorele na športnem področju. Dovolj zgovorne so že linije motocikla, povsem dirkaške, z za-

jetnimi odprtini za dovod svežega zraka in odvod ob motorju segretega zraka; v oči bodeta bočni krilci na oklepu motocikla, za boljši stik s tlemi pri visoki hitrosti. Skorajda neopazni so žarometi, spredja dva v težko opaznih vdrtinah ob straneh gornjega dela oklepa (delujeta na principu kot pri filmskem projektorju), zadnja luč pa je vtisnjena v repek zadka, kjer izstopata dva zajetna dušilca izpuha.

Celotna nadgradnja motocikla z oklepom vred je izdelana iz karbonskih vlaken, ki so, za opaznejši optični učinek mestoma neobarvana (del oklepa, vrhinja ploskev rezervoarja, nosilca pleksi ščitnika), vendar spolirana do sijaja.

Okvir motocikla je primerek aktualne dirkalne tehnike, izdelan iz aluminijeve pločevine. Tvorita ga dva škatlasta nosilca ki povezujeta glavo okvira v zvpjetem zadnje enoročne nihajke, povzete iz ELF 5 dirkalnega motocikla, ki je še lani vozil GP tekmovalja. Spredaj je motocikel oprt na zajetno upside-down teleskopsko vilico. Kompletno vzmetenje pa je brezstopensko nastavljivo. Posebnost



na motorju

predstavlja tudi sistem za hitro snemanje prednjega kolesa, uporaben v dirkalnih pogojih.

Tudi zavore so znane iz hitrostnega motociklizma. Spredaj dva 325 milimetska sendvič grajena (notranje hlajenje) koluta, zadaj kolot \varnothing 220 mm, opremljeni z »racing« zavornimi čeljustmi. Po danes ustaljeni praksi je motocikel opremljen s 17 colski kolesi obuti v Michelinove »HI-sport« radialke.

Kljub kompaktnosti, ki jo izkazuje motocikel, pa preseaneča kratka medosna razdalja, ki s 1395 mm sega v razred 125 kubičnih motociklov! Teža motocikla – 170 kilogramov.

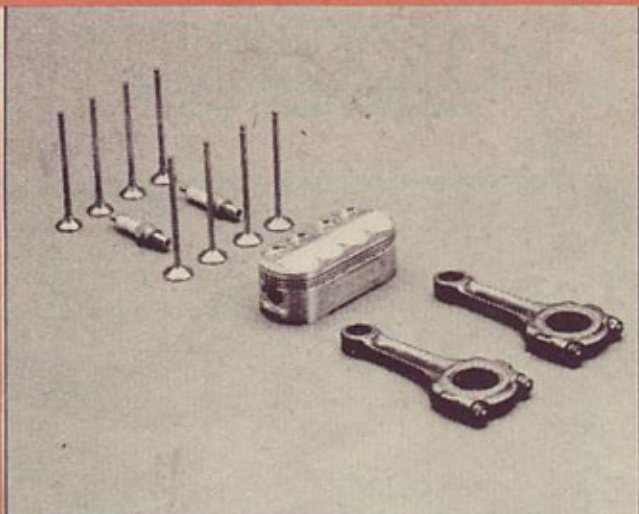
Do tu – vse dobro poznano, čeprav najboljše. Revolucijo v tehniki pa prinaša motor: V4 – ovalni bati – 32 ventilov – vbrizg goriva – 140 konjev – 15.000 vrtljajev v minuti! Za dirkaško rabo – še 20 konjev več. To so sicer precej ocenjene vrednosti, toda dovolj realne.

Motor, ki izhaja iz hitrostnega dirkalnika iz let 79–82 s katerim je Honda pripravila svoj come back v GP hitrostni šport (kjer je dominirala v obdobju od 1961 do 1967 leta – s štiraktno tehniko, seveda), je v minulem obdobju dozorel do učinkovitosti in zanesljivosti. Konstruktorska shema

V 4 pod kotom 90° z ovalnimi bati in po osmimi ventili na valj je enaka kot pri NR 500 dirkalniku, opazne spremembe pa so vidne na batih: dirkalnik je imel ovalne bate, kjer sta bili daljši stranici bata vzporedni, NR 750 pa prinaša eliptično obliko, ki je dovolila vgradnjo vzmetnih batnih obročkov za optimalno tesnenje. Vsak bat je z motorno (ročnično) gredjo spojen s parom ojnici, po dve na valj sta tudi vžigalni svečki, vsak valj ima tudi po dva injektorja za vbrizg goriva, ki jih (tako kot vžigalni sistem) krmili elektronika, vgrajeni pa so po eden na sesalno cev. Ventili ležijo po štirje v vrsti, kar je omogočila ovalna oblika bata in strešasto oblikovanega izgorovalnega prostora v glavi motorja. V vsak valj vodita po dva sesalna in izhajata po dva izpušna kanala.

Po dve odmični gredi za vsako glavo krmili kaskada ravno ozobljenih zobnikov, ki so namješeni v desni strani motorja.

Vodno hlajeni agregat (opremljen tudi z oljnim hladilnikom) je kljub temu, da je bil povsem otipljivo predstavljen javnosti, še vedno deležen plašča skrivnosti, tako da bo detajle razkril šele čas. Je pa mogoče priklicati v spomin vztrajnostni



Pred eliptično obliko bata je bila uporabljena ovalna, z vzporednima daljšima stranicama; še vedno velja: dve ojnici na bat, po osem ventilov na valj in po dve vžigalni svečki

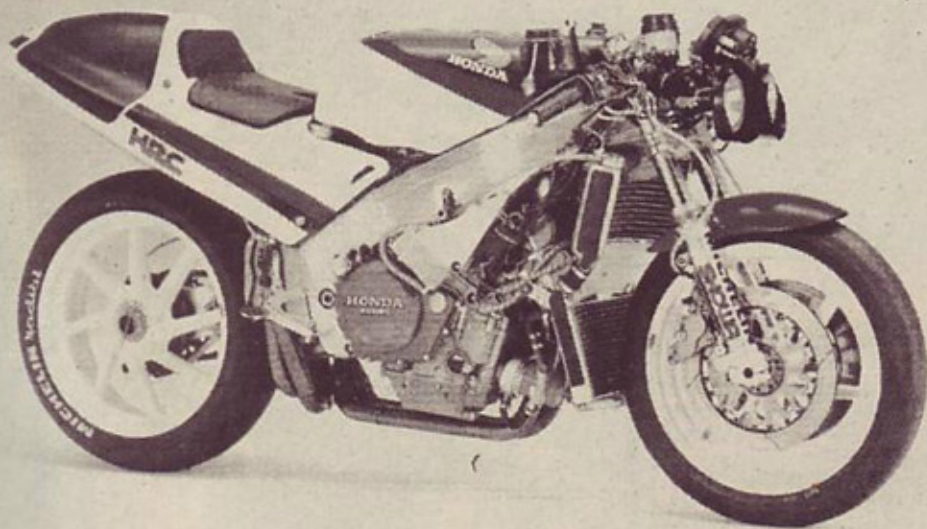
dirkalnik NR 750, ki je leta 87 prvič štartal na dirki 24 ur v Le Mansu, kjer je Honda dominirala z modelom RVF 750. NR 750 pa je na treningu dosegel drugi čas, na dirki pa je bil tri ure tretji, dokler ni okvara ojnice ustavila motocikla.

Takratni endurance dirkalnik je bil v mnogočem enak modelu predstavljenem na salonu v Tokyu. Takole, na grobo rečeno, pa lahko najdemo razlike v napajanju z gorivom, saj je bil motor za dirko opremljen z uplinjači. Za dolge dirke je zmožal moč 150 konjev pri 15.500 vrtljajih v minuti, za krajše obremenitve pa je bilo motor mogoče obdelati do 165 konjev pri 16.500 vrtljajih v minuti. Za ilustracijo kaže omeniti, da je v isti dirki tovarni-

ški RVF 750 motor (V4, po štiri ventile na valj) zmožal 130 konjev pri 13.500 vrtljajih v minuti. Podatek nazorno izkazuje kako si je Honda umislila brez večjega vpliva na trajnost motorja doseči višje zmogljivosti iz (tudi s tekmovalnimi predpisi) omejenega štirivaljnika: vsak valj naj bi daljal toliko kot dva valja. Ovalni bati, po osem ventilov na valj in ostalo »podvajanje« je torej le realizacija zanimive ideje, ki je iz izključno športne rabe v desetletju razvoja dozorela za, čeprav maloštevilno, plasiranje na tržišče. No, je pa res, da kljub splošni euforiji, ki jo je sprožil novi motocikel, le kaže počakati dan, ko bo motocikel našel pot na trg.

Tekst: MITJA GUSTINČIČ
foto: HONDA IN ARHIV

Leto 87, NR 750 endurance dirkalnik: medfaza med prim NR 500 GP dirkalnikom in motociklom za tržišče



Tehnični podatki za endurance dirkalnik Nr 750 – 87:

Motor: štiraktni-štirivaljni – V4 pod kotom 90° – vodno hlajenje po dve odmični gredi v glavi krmiljeni preko kaskade zobnikov – osem ventilov na valj – eliptični bati s po dve ojnici – vrtnina \times gib 75 \times 42 mm – prostornina 749,8 kubikov – največja moč preko 110 kW (150 KM)/15.500 vrtljajih v minuti – štirje dvojni uplinjači – po dve svečki \varnothing 8 mm na valj – elektronski vžig

Okvir: dva aluminijasta nosilca v smeri glava okvira vpetje zadnje nihajke – spredaj teleskopska vilica Showa z notranjim anti-dive sistemom – zadaj enoročna nihajka s Pro-Link vzmetenjem – kolesa 17" – gume Michelin radial

Dimenzije: dolžina 2000 mm – širina 620 mm – višina 1080 mm – teža z vodo in oljem (brez goriva) 155 kg