

Honda CB 1300



S motorom velikog obujma, impresivnog okretnog momenta, dizajnom koji uspješno spaja moderne i klasične linije, te ciklistikom koja je uvijek na visini zadatka, CB 1300 se upušta u utrku s ostalim konkurentima na maxi-naked tržištu. Mane? Osim slabe vjetrobranske zaštite i cijene, koja je za hrvatsko tržište pretjerana, druge mane je zaista teško pronaći

BIG

CB 1300 gotovo u idealnom omjeru spaja klasične linije motocikala iz 70-tih godina s modernim rješenjima stražnjeg kraja. Tradicionalan je i izbor ovjesa, koji je unatoč tome vrlo dobre kvalitete



Onako krupni, mišićavih oblika i zavidnih performansi, s okvirom od čeličnih cijevi i potpuno vidljivim motorom, maxi-naked motocikli nadahnuti stilom iz 70-tih godina i dalje imaju specifičnu karizmu sveltremenskih esencijalnih vozila namijenjenih tzv. pravim bikerima. U svijetu su motocikli ove vrste odavno svrstani u zasebnu kategoriju koja bez obzira na mnogobrojne moderno dizajnirane i tehnički savršenije modele i dalje doživljava fazu snažnog napretka i ekspanzije. Dok je ostala japanska konkurencija već odavno predstavila svoje "pojačane" modele u vidu Kawasaki ZRX 1200, Suzuki GSX 1400 i Yamaha XJR 1300, Hondin model "Big One" s oznakom CB 1000 dostojnog nasljednika je dobio tek prošle

sezone na salonu u Bologni i to nakon punih deset godina tržišnog "čistilišta".

Novi model zove se CB 1300, a u odnosu na prethodnu verziju obujam motora mu je povećan na 1284 ccm, snaga na 115,9 KS i okretni moment na 11,9 kgm. Pored ovih osnovnih parametara poboljšani su okretnost i lakoća upravljanja. Zapravo, riječ je o potpuno novom motociklu, počevši od redizajniranog okvira, koji je i dalje riješen kao dvostruka košara od čeličnih cijevi, pa sve do prerađenog motora koji je na novom modelu opremljen i sustavom elektronskog ubrizgavanja goriva. Što se estetike tiče, odmah se uočava sklad elemenata tipičnih za naked motocikle od prije tridesetak godina i najsuvremenijih dizajnerskih rješenja, a tu prvenstveno mislimo na za-

šiljeni i visoko podignuti stražnji kraj. Upravo zbog toga pomalo čudno djeluje kombinacija prednjeg i stražnjeg svjetla. Naime, sprijeda je klasični okrugli reflektor izrađen u izrazito tradicionalnoj maniri, dok se stražnje svjetlo sastoji od dvije skupine u krug postavljenih LED dioda. Pogledamo li dalje spremnik goriva kapaciteta 21 litre, njegove linije ne odstupaju od klasičnih obrazaca iz 70-tih godina. Ipak, spremnik je kvalitetno profiliran, a udubljenja omogućuju komotan smještaj za koljena vozača. Visokom razinom komfora odlikuje se i položaj vozača što znači da je poprsje uspravno, ruke su ispružene i na dobro odmjerenoj visini, a noge nisu previše povijene. Isto tako, CB 1300 predviđa i mogućnost prilagodbe i vozačima najvišeg stasa. Naime, uprav-

BIKE

Moderna izvedba stražnjeg kraja sa atraktivnim stop svjetlom koje se sastoji od dvije skupine LED dioda



Unatoč velikoj težini i dimenzijama, novi CB 1300 se odlikuje izvanrednom lakoćom upravljanja koja je zasluga novih ciklističkih kota i vrlo dobre izbalansiranosti vozila



ljač se može pomaknuti prema naprijed tako da se za 180° okrenu nosači, "konjići" upravljača. Za potpuni vizualni ugodaj na raspolaganju je nekoliko različitih boja: srebrna, metalik crna i crveno-bijela ili bolje rečeno sportska varijanta, kakvu smo i mi imali na testu.

Da nije riječ o zastarjelom, nego o tehnološki vrlo naprednom proizvodu pokazuje i upravljačka ploča koja, pored izrazito klasičnog izgleda, obavlja vrlo veliki broj različitih funkcija, a sastoji se od dva okrugla elementa, brzinomjera i obrtomjera, i isto toliko LCD zaslona. Prvi displej ima funkciju sata i indikatora razine goriva u spremniku, a onaj veći je pravo računalo na kojem je moguće očitati podatke o ukupnom i parcijalnom broju prijeđenih kilometara, temperaturi rashladne tekućine i okolnoj temperaturi. Tu je još i putni brojač kilometara unatrag, kako bi se vidjelo koliko je još ostalo do odredišta, dnevni brojač prijeđenih kilometara, štoperica i konačno - kalendar koji pamti rođendane i važne sastanke. Sve električne komande su praktične i intuitivne, a isto vrijedi i za poluge na upravljaču od kojih se spojka može podešavati u 5, a poluga kočnice u 6 položaja, kao i za nožne pedale. Osim smještaja vozača i suvozača i Hondine već poslovično visoke završne obrade, iznad prosjeka klase je i veličina spremišta pod sjedalom koje je zapremine 12,4 litre.

Znatna širina motora jasno ukazuje na srodstvo s pogonskim agregatom koji je pokretao i prethodni model CB 1000. No, izmjene koje su učinjene zaista su korjenite. Kao prvo, za napajanje gorivom sada je zadužen sustav elektronskog ubrizgavanja PGM-FI s leptirastim tijelima promjera 36 mm, ugrađuje se i u model Hornet 900, ali u ovom slučaju sa 12 mlaznica za kvalitetnije raspršivanje goriva. Ovakva izvedba omogućuje učinkovitije izgaranje, što se kasnije odražava kroz nižu potrošnju, pravilnije razvijanje snage te kroz nižu razinu emisije štetnih tvari. Nadalje, elektronski nadzor ubrizgavanja goriva povjeren je 32-bitnoj centrali preuzetoj sa supersportskog modela CBR 600 RR, a sasvim nove konstrukcije su i košuljice cilindara ugrađene u blok cilindara bez upotrebe priрубnica, što je rješenje preuzeto s modela VFR 800. Izbačene su i upravljačke klackalice ventila kako bi se ostvarili što ravniji usisni i ispušni vodovi i što više reducirale dimenzije glave cilindara. Konačno, kako bi se ostvarila najveća moguća linearnost rada motora pri niskim režimima, ispušni sustav je tipa 4 u 2 u 1. U svaki od četiri kolektora ugrađen je katalizator koji djeluje zajedno sa sustavom ubacivanja sekundarnog zraka, kako bi razina emisije štetnih tvari bila potpuno u skladu s normativima Euro 2. Doradena je i ukupna razina





Iako klasičnog izgleda upravljačka ploča je pravomalo računalo

Električne komande i poluge su praktične i intuitivne

Prednja vilica s cijevima promjera 43 mm može se u potpunosti podešavati djelovanjem na hidrauliku i oprugu, dok se par plinskih amortizera straga podešava samo na opruzi i to u 7 položaja



udobnosti u vožnji zahvaljujući novom amortizeru koji ublažava "udarac" okretnog momenta, zamjetan prilikom svakog naglijeg okretanja ručice gasa, kao i upravljivost koja je uglavnom posljedica prerade ciklističkih kota.

U odnosu na prethodni model CB 1300 se odlikuje međuosovinskim razmakom povećanim sa 1.540 mm na 1.515 mm, nagibom upravljačkog sklopa od 27° i iskorakom prednjeg kotača od svega 99 mm. Ovjes se sastoji od prednje klasične vilice s cijevima promjera 43 mm koju je moguće podešavati na hidraulici i opterećenju opruge, dok se stražnji dvostruki amortizeri s izdvojenim spremnikom plina mogu podešavati u ukupno 7 položaja na opterećenju opruge. Upečatljivo djeluju i masivna stražnja vilica od ekstrudiranog aluminijska, kao i peterokraki naplatci izrađeni od lake slitine. Sprijeda se ugrađuje dvostruki disk promjera 310 mm na koji djeluju četvrti sa 4 nasuprot postavljena klipčića, dok je na stražnjem kraju disk promjera 256 mm.

Što se vožnje tiče, kad se vozač jednom smjesti za upravljačem, započinje pravi delirij pozitivnih osjećaja. Naime, već nakon samo nekoliko metara CB 1300 zbunjuje svojom okretnošću koja u potpunosti odudara od njegove masivne izvedbe. Bez obzira na spomenute dimenzije, ovaj maxi naked najlakše je

opisati kao "veliku igračku" koja se jednako dobro snalazi na zavojitim cestama i na natjecateljskoj stazi, u što smo se i sami uvjerali. U zavoj ulazi prilično brzo, sigurno i vrlo progresivno. Zaslugu za takvo ponašanje motocikla prije svega ima odlična, neutralna i dobro izbalansirana ciklistika. Čak i u kratkim uzastopnim zavojima Hondin maxi naked ne iziskuje veći napor, no, prebacivanje težišta vozača s jedne na drugu stranu kod agresivne vožnje vidljivo usporava široko i mekano tapecirano sjedalo. S druge strane, veliki međuosovinski razmak i težina od 224 kg osiguravaju za-

Napajanje gornjom rješeno je direktnim ubrizgavanjem s leptirastim tijelima promjera 36 mm, koje se ugrađuje i na modelu Hornet 900, a elektronska centrala je izvedena iz one koja se ugrađuje na super sportski model CBR 600 RR



Prednji kočioni sustav preuzet s CBR-a 900 iz '98 g., dvostruki diskovi promjera 310 mm i četvrti s 4 klipčića dok se straga nalazi disk promjera 256 mm i jednoklipna klješta. Stražnja vilica od ekstrudiranog aluminijska masivnih je dimenzija, a kotači od lake slitine su sa 5 krakova

vidnu stabilnost, tako da je cijelo vrijeme prisutan osjećaj velike sigurnosti, s obzirom da vozač ima osjećaj kao da CB 1300 vozi doslovno po "tračnicama". Isto tako, oslonci za noge postavljeni su na dobro odmjerenoj visini, tako da je potreban zaista vrlo velik nagib da biste došli u kontakt s podlogom. Odlična je i spojka koja se odlikuje dobrom modulacijom i otpornošću na trzaje. Mjenjač je precizan pri ubacivanju u brzine, no, hod mu je pomalo dug, tako da poprilično usporava tijekom stvari prilikom "histerično" brzog mijenjanja brzina. Dakako, na motociklu koji ima okretni moment poput "dizalice" brzina promjene stupnja prijenosa sasvim je sporedna. Upravo zahvaljujući spomenutom okretnom momentu - ako baš hoćemo - možemo krenuti i u drugoj, trećoj ili četvrtoj brzini, pri čemu nije potrebno prekomjerno opterećivati spojku. Zasiurno ste već shvatili. Riječ je o krajnje elastičnom motoru koji se bez ikakvog napora može spustiti na minimalnih 1.000 okr./min. i odmah nakon toga vrlo snažno ubrzati na prvu komandu ručice gasa.

Kočnice preuzete s maks. sportaša, CBR-a 900 iz '98 g., su snažne i lako se doziraju. Bez obzira koliko smo ih opterećivali za reaktivno kožustavljanje, uvijek je bio dovoljan samo jedan prst na ručici kočnice. Malu zamjerku ponovno ćemo uputiti gumenim kočionim crijevima zbog kojih je prilikom učestalijih snažnih kočenja na natjecateljskoj stazi došlo do efekta "propadanja" ručice. I na kraju, s obzirom da je riječ o maks. nakedu, aerodinamika je jednaka nuli, no ugradnjom vjetrobranske kupole koja se nudi u dodatnoj opremi stvari se zasigurno bitno poboljšavaju.

Zbrojimo li sve navedeno, jedino što možemo reći je da se čekanje na novi CB 1300 zaista isplatilo jer testirani motocikl predstavlja gotovo savršeni spoj klasičnih linija i suvremenog dizajna, pogonski agregat mu obiluje mnoštvom tehnološki naprednih rješenja, a kompletna ciklistika izvedena je na vrlo visokoj razini. Ipak, da ukupni dojam ne bi bio "previše" savršen, spomenut ćemo i cijenu od 90.990 kn koja je u odnosu na prošlu se-



S obzirom da je riječ o maks. nakedu vjetrobranska zaštita je jednaka nuli. Preporučujemo ugradnju vjetrobranske kupole koja se nudi kao dodatna oprema

PREDNOSTI

- dizajn
- udobnost
- okretni moment
- vozne osobine
- kočnice

NEDOSTACI

- cijena
- vjetrobranska zaštita

Cijena **90.990 Kn**

zonu smanjena za 10-tak tisuća kuna, ali je još uvijek pretjerana za ovu klasu vozila. Pogotovo ako uzmemo u obzir ostalu japansku konkurenciju koju je moguće nabaviti za 16 - 20.000 kn manje, osim, naravno, već poslovično skupog Suzukija koji je od Honde jeftiniji

samo 3.000 kn. Potencijalne vlasnike još više će boljeti činjenica da je ovakav odnos cijena prisutan samo na našem, hrvatskom tržištu, jer se u Europi razlike između motocikala ove klase svode na svega par stotina eura. ✓

Boris Metikoš

Pogonski stroj je obnovljen četverocilindraš s prošlog modela. Novi su ispušni sustav, elektronski sustav napajanja gorivom, elektronska centrala, glava cilindra i zapremina. Sve je to znatno poboljšalo krivulju i vrijednost okretnog momenta u nižim režimima



TEHNIČKI PODACI

Motor: četverocilindrični, četverotaktni, promjer x hod: 78 x 67,2 mm, obujam 1.284 ccm, odnos kompresije 9,6:1, **razvod:** dvije bregaste osovine u glavi s 4 ventila po cilindru, hlađenje tekućinom, elektronsko paljenje, **napajanje:** elektronsko ubrizgavanje PGM-FI s leptirastim tijelima promjera 36 mm, spojka s višestrukim diskovima u uljnoj kupki, mjenjač sa 5 brzina. **Okvir:** konstrukcija od čeličnih cijevi. **Ovjes:** sprijeda klasična vilica s cijevima od 43 mm, hod 120 mm; straga oscilirajuća vilica s dvostrukim amortizerima, hod 116 mm. **Gume:** prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17. **Kočnice:** naprijed dvostruki diskovi promjera 310 mm sa 4 klipčića, straga disk od 256 mm i 1 klipčić. **Dimenzije** (u mm) i težina: duljina 2.200, širina 790, visina sjedala 790, osovinski razmak 1.515, težina 224 kg. **Deklarirano:** snaga - 115,6 ks (85 kW), pri 7.500 okr./min., max. okr. moment - 11,9 kgm (117 Nm) pri 6.000 okr./min. **Spremnik goriva:** 21 l