

*Možda CB 600S ne fascinira dizajnom, ali oduševljava sadržajem - to je najkraći je opis novog Hondinog sport-tourera srednje zapremine.*

*Dodamo li tome još i popularnog prethodnika, njegovu provjerenu ciklistiku i motor, te mnoštvo praktičnih rješenja, ovom modelu teško je pronaći neku ozbiljniju manu*

# Unutarnja

PIŠE: **BORIS METIKOŠ**

**N**a bazi popularnog Hormeta 600, koji već godinama predstavlja uzor u svojoj klasi, Honda je predstavila nešto smireniju sportsko-turističku inačicu koja se odlikuje kvalitetnom vjetrobranskom zaštitom i mnoštvom opreme. Iako novi model vizualno baš i ne očarava na prvi pogled, u praksi oduševljava sasvim drugim kvalitetama: kultivirani motor, udobnost i široki spektar personalizacije smještaja vozača, zbog čega ljepota samo radi ljepote nužno dolazi u drugi plan.

Kad smo već kod vizualnog dojma, većina estetskih detalja koje koristi CBF 600 S

neodoljivo podsjeća na Hondina rješenja iz rubrike: "već viđeno". Ovdje prvenstveno mislimo na prednja dvostruka svjetla koja asociraju na maksi skuter Silver Wings. Slične orijentacije su i integrirani pokazivači pravca, kompletan stražnji svjetlosni sklop i masivna sjedala. Dozom originalnosti mogu se pohvaliti jedino spremnik goriva (iako ni on nije izveden previše atraktivno) i aluminijski kotači sa šest dvostrukih krakova. Ipak, gledamo li motocikl u cjelini, sve ove komponente djeluju vrlo uravnoteženo i prihvatljivo.

Moramo priznati, malo smo razočarani završnom obradom detalja i nedostatkom nekih elemenata koji već odavno spadaju u

neizostavnu opremu svih sport-tourera, bez obzira na proizvođače i zapreminu.

Jedna od primjedbi je što nema središnjeg oslonca. Nedostaje i indikator razine goriva u spremniku, a niti dizajn instrumenata ne predstavlja neki hit. Za instrumente bismo prije mogli reći da se radi o upravljačkoj ploči automobilističkog tipa, velikoj i nemaštovitoj, ali zato vrlo preglednoj.

Ostavimo li po strani ove sitnice, CBF je pravi koncentrat dobrih osobina koje su vješto skrivene i na prvi pogled ne dolaze toliko do izražaja.

Kao prvo, testirani motocikl omogućuje mnogostrukie prilagodbe i podešavanja prema specifičnoj građi svakog vozača, što



Cijena **59.990 Kn**

# ***ljepota***

je zasluga opsežne ergonomijske studije provedene na ovom modelu. Počet ćemo sa sjedalom koje se može postaviti u tri po visini različita nivoa, 770-785-800 mm od tla, a moguć je i vodoravni pomak od 1 cm. Mogućnost prilagodbe postoji i na upravljaču, koji se može pomaknuti prema naprijed za 1 cm tako da se nosači upravljača zakrenu za 180 stupnjeva. Na kraju, tu je i vjetrobransko staklo koje se može podesiti na dvije visine u rasponu od 5 cm. Zahvaljujući spomenutim mogućnostima prilagodbe CBF 600 S bez ikakvih problema zadovoljava potrebe kod najrazličitijih tjelesnih karakteristika vozača, no, zbog uštede u ukupnoj cijeni

sva podešavanja su mehanička i provode se pomoću alata.

Motor je dobro nam poznati četverocilindrični agregat koji se ugrađuje i u model Hornet, a koji je za ovu više turističku namjenu pretrpio određene prerade u dijelu usisnih vodova i mape paljenja. Izmijenjena je i vrijednost ukupne snage koja je sa Hornetovih 95 KS smanjena na 78 KS, kao i okretni moment koji ostvaruje nešto manjih 5,9 kgm, ali na 8 000 okr/min, nasuprot 6,4 kgm pri 9 500 okr/min kod modela Hornet. S novim vrijednostima snage i okretnog momenta krivulja snage kod CBF-a 600 S ne izgleda tako "oštro" kao kod popularnog "stršljena". Drugačije izvedbe je i



Upravljačka ploča automobilističke izvedbe vrlo je pregledna, ali nedostaje indikator razine goriva u spremniku



Prednja klasična vilica s cijevima promjera 41 mm ne dopušta nikakvo podešavanje





Bez obzira na turističku orijentaciju nova Honda i u agresivnijoj primjeni pokazuje veliku učinkovitost koju najviše ograničavaju nisko postavljene oslonci za noge



ispušni sustav: za razliku od današnjih modernih trendova koji preferiraju smještaj ispod stražnjeg kraja, on je na testiranom modelu izveden klasično, 4-2-1, s jednim prigušnim loncem smještenim s desne strane. Iako ne djeluje previše atraktivno, spomenuti ispušni sustav ima dva katalizatora koji uz sustav za ubacivanje zraka u ispušne cijevi osiguravaju razinu emisije štetnih tvari koja zadovoljava Euro 2 norme.

Nekih značajnijih novosti nema niti kod okvira jer CBF 600 S preuzima već provje-

rena rješenja poznata s modela Hornet 600 i 900, odnosno, jednogrednu čeličnu konstrukciju tipa "dijamant".

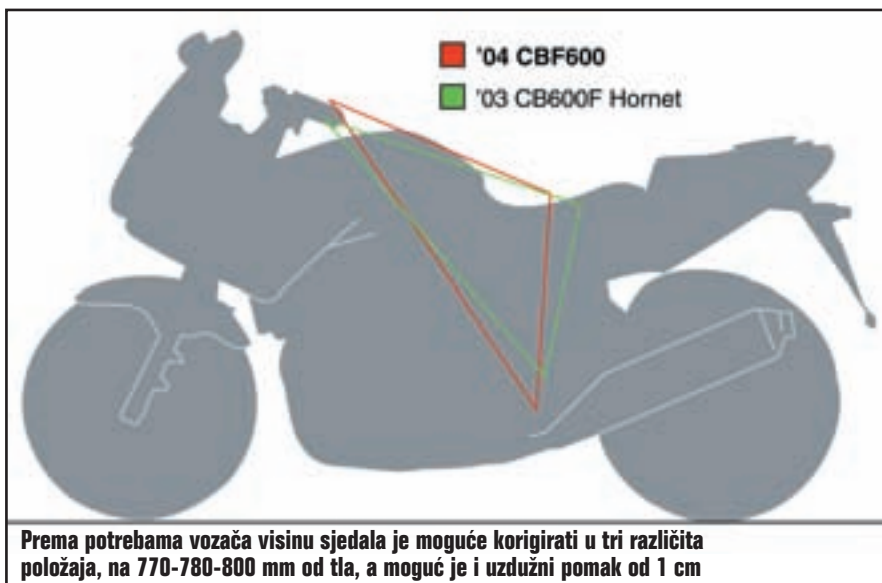
Iz vozačke perspektive motocikl djeluje dosta usko u bokovima, što još dodatno olakšava vožnju s obzirom da doprinosi osjećaju lakoće upravljanja. Malo nas je začudila i pozicija vozača, s obzirom na to da je upravljač dosta visoko postavljen u odnosu na sjedalo, tako da se stječe dojam kao da vozite neki maks enduro. Ne mislimo da je to loše, jer ruke vozača ne trpe gotovo nikak-

vo opterećenje, ali da je osjećaj čudan - čudan je! Za razliku od toga, oslonci za noge su smješteni vrlo nisko, što pogoduje ukupnoj udobnosti, ali i maksimalno ograničava nagib motocikla u zavoju jer oslonci za noge vrlo brzo dolaze u kontakt sa podlogom.

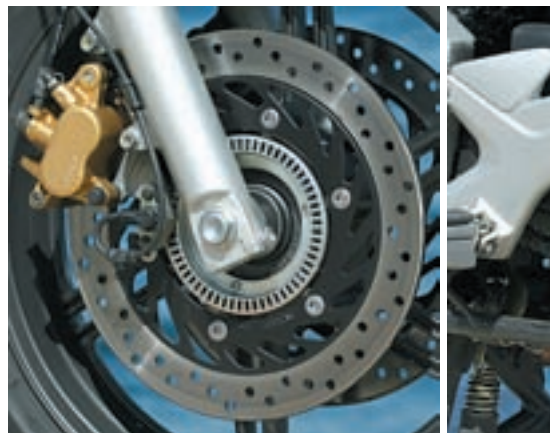
Ukupnoj udobnosti doprinose i sjedala koja su, iako postavljena u dvije razine, velikih dimenzija, prostrana i dobro predstavljena. Ukratko, kompletna ergonomija je izvedena tako da se vozaču i suvozaču osigura što udobniji smještaj, a da se pritom što manje žrtvuje nešto od već "opjevanih" osobina Horneta 600.

U gradskom prometu CBF-S je okretan i

**Dvostruki diskovi na prednjem kotaču i detalji elementa ABS sustava**



Prema potrebama vozača visinu sjedala je moguće korigirati u tri različita položaja, na 770-780-800 mm od tla, a moguć je i uzdužni pomak od 1 cm





**Iako većina estetskih detalja neodoljivo podsjeća na već videna Hondina rješenja, sve je vrlo uravnoteženo i prihvatljivo**



upravljiv, jedino što se prilikom manevriranja u mjestu ipak osjeća težina prednjeg kraja, a za to djelomičnu krivicu snose vjetrobranske poluoplate velikih dimenzija. Ipak, ako želimo negdje profitirati, moramo negdje malo i izgubiti. Tako je to i u životu i protiv toga jednostavno nema lijeka. Ovjese zato vrlo dobro podešen. Kvalitetno amortizira gotovo sve neravnine na kolniku, a istodobno je i dovoljno čvrst prilikom održavanja jačeg tempa vožnje. Kad se počne voziti na sportski način, CBF 600 S u potpunosti opravdava svoje obiteljske korijene. Stabilan je i siguran u držanju pravca, a od vozača zahtijeva minimalan napor da bi dao svoj maksimum. Naravno, ovo se odnosi na svakodnevnu primjenu na cesti, a ne na natjecateljsku stazu za koju ovaj moto-

cikl niti nije namijenjen. Ipak, mi smo ga isprobali i u takvim ekstremnim uvjetima i možemo reći da se CBF 600 S i tu junački držao. Istina, nedostaje mu malo snage, agresivnosti, viših oslonaca za noge i niži upravljač, ali da se vratimo na početak - to nije njegov prirodni ambijent.

Bez obzira na tou kakvim uvjetima ga koristili, vožnja s ovim motociklom nikada nije zamorna, prije bi smo mogli reći da je relaksirajuća, pa i pomalo dosadna. U tome veliku zaslugu svakako ima i vjetrobranska kupola koja je vrlo učinkovita i ne stvara nikakva neugodna vrtložnja zraka, čak ni kada je vjetrobran u najnižem položaju. Možda bismo poželjeli malo više duše i malo jači karakter, ali što je tu je. Sve u svemu, i CBF 600 S spada u onu kategoriju

Hondinih proizvoda koji već nakon samo nekoliko metara odmah ulijevaju osjećaj maksimalnog povjerenja i sigurnosti. Ovo jednako vrijedi za one iskusne, kao i za one vozače koji tek rade svoje "prve korake".

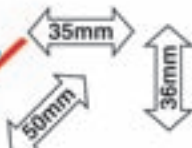
Mjenjač sa šest stupnjeva prijenosa mekan je i precizan, samo što je hod poluge predugačak.

Razvijanje snage vrlo je fluidno, a osjećaj u vožnji sličniji je elektromotoru nego nekom četverocilindrašu. Naime, u kojem god stupnju prijenosa bili ili koliko god okrenuli ručicu gasa, ne događa se ništa spektakularno. Motor uvijek reagira nježno i mekano, bez ikakvih naglašenih trzaja, tako da su bilo kakva pretjerivanja suvišna. Ipak, motor daje najbolje od sebe pri 6.000 okr/min, a, na žalost, upravo na tim okreta-





Visina vjetrobrana podešava se ručno, a u najvišem položaju vjetrobranska zaštita postaje sasvim zadovoljavajuća i za vozače visine veće od 190 cm



STANDARDNI POLOŽAJ



POVIŠENI POLOŽAJ



Ukratko, CBF 600 S je praktičan i primjenjiv motocikl koji služi svrsi, pa čak i više od toga. Možda dizajnerski ne spada u sam vrh današnje ponude, no zato raspolaže mnoštvom dodatne opreme, a i cijena od 62.990 kn mu je prihvatljiva. Za verziju s ABS-om potrebno je izdvojiti još dodatnih 6.000 kn. Isto tako, za ljubitelje "bikinja" u ponudi je i gola verzija CBF 600, naravno, bez vjetrobranskih oplata i bez oznake S, ali zato nešto niže cijene od 59.990 kn.

Dodamo li ovome još i maksimalnu brzinu od preko 200 km/h te zapreminu spremnika goriva od 19 litara koja jamči sasvim dobru autonomiju vožnje, tada modelu CBF 600 S možemo predvidjeti svijetlu budućnost. Pogotovo ako uzmemo u obzir još i činjenicu da će se na njemu bez problema snaći svaki vozač, od okorjelih bikera sve do novopečenih motociklista, djevojaka ili onih koji se "vraćaju" nakon duže pauze. ■

jima se javljaju i vibracije koje se mogu zamijetiti na upravljaču i sjedalu. Iznad 10000 okr/min porast snage je vrlo skroman.

Sustav kočenja, koji se sastoji od prednjih dvostrukih diskova promjera 296 mm na koji djeluju plivajuća kočiona klijesta s dva klipića i stražnji disk promjera 240 mm sa svojim jednoklipnim plivajućim klijestima, posebna je priča. Pogotovo ako ste imali privilegiju da se susretete s verzijom opremljenom ABS sustavom, kao što je to bio slučaj na našem testu. Iako je ovaj sustav po svojim dimenzijama "miljama" daleko od nekih sportskih rješenja, zaustavljanje

motocikla koji teži 196 kg u svim situacijama je bilo i više nego zadovoljavajuće. U stvari, kočenje je odlično.

Naime, snažno usporavanje na prednjem kraju osjeća se već u prvom dijelu hoda ručice. Ako se kočnica stegne do kraja, prodat će ABS sustav koji je besprijeckorno podešen, tako da kočenje ne gubi potrebni "grip", a sprječava se nepoželjno blokiranje.

Nasuprot tome, stražnji je kraj nešto manje rafiniran od prednjeg. Osim što je doziranje manje precizno, i snaga kočenja je straga malo pretjerana, što se najčešće manifestira u preranom uključivanju ABS-a na neravnoj podlozi.

**Kao i Hornet, CBF600 ima jednostruki amortizer bez progresivnog polužja**







U promjenama smjera kretanja CBF je malo tromiji, ali je zato u svim situacijama vrlo siguran i stabilan

Snage ima sasvim dovoljno, no, ona se razvija blago kao da je riječ o elektromotoru, a ukupni dojam kvare vibracije izražene na upravljaču i sjedalu



#### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> četverocilindrični, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 65 x 45,2 mm
<b>Obujam:</b> 599,9 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 11,6 :1
<b>Razvod:</b> dvije bregaste osovine u glavi s 4 ventila po cilindru
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> rasplinjači promjera 34 mm
<b>Spojka:</b> s višestrukim diskovima u uljnoj kupki
<b>Mjenjač:</b> 6 brzina
<b>Okvir:</b> čelična obodna greda
<b>Ovjes:</b> sprijeda klasična vilica s cijevima od 41 mm, hod 120 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 125 mm
<b>Gume:</b> prednja 120/70-17, stražnja 160/60-17
<b>Kočnice:</b> naprijed dvostruki diskovi promjera 296 mm sa 2 klipića, straga disk od 240 mm i 1 klipića
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.170, širina 765, visina sjedala 770/785/800, osovinski razmak 1.480, težina 197 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 77,5 ks (57 kW) pri 10.500 okr./min., max. okr. moment - 5,91 kgm (58 Nm) pri 8.000 okr./min
<b>Spremnik goriva:</b> 19 l

**+** vjetrobranska zaštita, kočenje, razvijanje snage

**-** indikator razine goriva u spremniku, nema središnjeg oslonca, vibracije na višim režimima