

TRWA PLEBISCYT NA MOTOCYKL ROKU – do wygrania



TRIUMPH
STREET TRIPLE

NR 2 (172) LUTY 2008

Cena 6 zł 80 gr (w tym 7% VAT)

świat motocykli

NUMER 1 WŚRÓD

www.swiat-motocykli.pl

PREMIERA

HONDA
CBR 1000RR
FIREBLADE

PORÓWNANIE

5 MOTOCYKLI
MotoGP

PREZENTACJA

KTM
SUPERMOTO
950R

PREMIERA
DUCATI
848

ISSN 1230-9397 NDEKS 323527
02
9 771230 939804

POWRÓT JEDI

Honda CBR 1000RR Fireblade

Dawno, dawno temu w odległej galaktyce...



Tekst

Szymon „Darth” Dziawer

Zdjęcia

Francesco Montero

Giuseppe Gori

Ula Sera

Anakin Skywalker przeszedł na ciemną stronę mocy i przybrał przydomek Darth Vader. Na szczęście pozostało w nim odrobinę dobra, dlatego w „Powrocie Jedi” mógł uratować swego syna, Lucka Skywalkera. Niestety, ten dobry uczynek był ostatnim w jego życiu. Honda po kilku latach spędzonych po ciemnej stronie mocy zaczyna podążać w stronę światła. Mijamy nadzieję, że inaczej niż w przypadku Darta Vadera, obranie słusznego kierunku przez Hondę pozwoli nam cieszyć się Fireblade przez długie lata.

Jeszcze dziesięć lat temu Honda miała w swojej ofercie najlepszy motocykl w każdym segmencie rynku. Potem przyszyły nieco gorsze lata. Choć nadal liczyli się w sporcie, a ich modele święciły tryumfy na torach wyścigowych, to seryjnym maszynom brakowało sportowego pazura. Zarówno w klasie supersport, jak i superbike wygrywały modele CBR, jednak motocykl przygotowany do startów to

nie to samo, co sprzęt prosto z paczki. Te holowały nowej filozofii marketingowców z Hondy, którzy wzięli sobie na sztandary slogan „Safe&Frendly”. Trzeba przyznać, że to lepiej trafia to członków kółka różańcowego, niż w gusta fanów sportów ekstremalnych, do jakich niewątpliwie należą nabywcy CBR.

Nowa nadzieja

Podczas prelekcji poprzedzającej jazdy na nowym modelu CBR człowiek z Hondy ani razu nie użył słów „przyjaźń”, „miłość”, „bezpieczeństwo”. W dodatku wbrew przeciekom nowy CBR nie ma ABS-u. To wszystko pozwoliło wysnuć przypuszczenia, że Honda w końcu uzmysłowiła sobie, że „bezpiecznie” i „przyjaźnie” to hasła, które idealnie sprawdzają się w promocji takich modeli jak CBF. Fani CBR chcą krwi, potu i seksu.

Hasłem przewodnim w przypadku prezentacji CBR była masa. Nowy Fireblade zdecydowanie schudł, co nie do końca było sprawą oczy-

HISTORIA

1992



1994



1996



1998



2000



2002



2004



2006



CBR

Fireblade

wistą, bo w ostatnich latach kilku motocyklom przytyło się przy zmianie modelowej.

W tym przypadku obyło się bez takich niespodzianek. Cztery kilogramy. Tyle dokładnie ubyło nowej Hondzie względem poprzedniego modelu. Obecnie Fireblade waży... 199 kg. Tak. Dla mnie to było również zaskoczeniem. I wcale nie chodzi o wartość – 199 kg. Bardziej zdziwiło mnie to, że Honda jako pierwsza z japońskich marek zdecydowała się na podanie rzeczywistej masy pojazdu gotowego do jazdy, czyli ze wszystkimi płynami i zatkanego. Żeby jeszcze dobitniej podkreślić

zmianę polityki, przy podawaniu ciężaru motocykla jeden z Firebladów stanął na wadze elektronicznej. Sporo elementów nowego Fireblade waży mniej niż u poprzednika. Na mnie największe wrażenie zrobiła jednak redukcja masy wału korbowego – aż o 200 g. Dość kontrowersyjnym posunięciem jest obniżenie masy akumulatora. Teraz bardziej przypomina on baterię do telefonu. Odbiło się to oczywiście na samej pojemności. 7 Ah pozwala przypuszczać, że po tygodniowym postoju z włączonym alarmem nie odpalimy już motocykla.

Na japońską nutę

Za design nowej Hondy odpowiada stylistą Toshiaki Kishi. Jak sam twierdzi, za natchnieniem do stworzenia nowego wizerunku Fireblade posłużyła mu sztuka dawnej Japonii. Jak ocenić efekt jego pracy? To oczywiście pozostawiam indywidualnej ocenie. Niewątpliwie osiągnął pożądany efekt marketingowy – nie sposób ponad stylistyką nowego Fireblade przejść obojętnie, a jak wiadomo, w showbiznesie nieważne jest, czy mówią o tobie dobrze, czy źle. Ważne, żeby nie przekreślił twojego nazwiska. Krótki „nos” przedniej owiewki

**SKRÓCENIE
NOSA W CBR
TO PRAWDZIWY
PRZEŁOM
W STYLISTYCE**



jest bez wątpienia czymś nowym, czy się przyjmie – okaże się prawdopodobnie za dwa, trzy lata, przy okazji prezentacji następcy Fireblade 2008.

Jak na razie twórcy CBR twierdzą, że przez utarcie nosa swemu motocyklowi chcieli dobitniej podkreślić jego nowy, nastawiony na redukcję masy charakter, a przez to wyeliminowanie zbędnych elementów. Nawiązaniem do tradycji, ale już nie dawnej Japonii, tylko pierwszych motocykli Hondy, jest stylizowany znaczek na zbiorniku. Stylizowany nie znaczy staroświecki. Gdy spojrzymy na

niego pod odpowiednim kątem, okaże się, że ma w sobie wiśniową poświatę. Dość ciekawym, nie tylko pod względem stylistycznym, rozwiązaniem jest umieszczenie na końcówkach lusterek pozycyjnych. Po zmroku robi to niesamowite wrażenie. 1000RR dostępny będzie w 2008 roku w czterech wariantach lakierowania. Obok wieczne aktualnych kolorów – czarnego i czerwonego, nie mogło zabraknąć najmłodniejszego ostatnio koloru – białego. Co ciekawe, podczas jazd testowych zaoferowano tylko jeden, czwarty z palety kolor – buraczkowo-wiśniowy. Jak zaznaczają lu-

dzie z Hondy to lakierowanie ma podkreślić inny, nieco „turystyczny” i „użytkowy” charakter nowego Fireblade. W tym momencie znów powiało grozą ciemnej strony mocy. Chyba nie do końca wierzą w absolutną klęskę polityki „Safe&Frendly”. Już zapowiadało się tak pięknie, a ci znowu swoje. Ognia dodatkowo podsyłał pokaz turystycznych akcesoriów dodatkowych i... wygodniejszego, akcesoryjnego siodła.

Nie ma co zważać na deklaracje producenta. W końcu trzeba wsiąść na motocykl i sprawdzić tak naprawdę, po której stronie

DANE TECHNICZNE

HONDA CBR 1000RR FIREBLADE

SILNIK

Typ:	czterosuwowy, chłodzony cieczą
Układ:	czterocylindrowy, rzędowy
Rozrząd:	DOHC, cztery zawory na cylinder
Pojemność skokowa:	999,8 ccm
Średnica x skok tłoka:	76x55,1 mm
Stopień sprężania:	12,3:1
Moc maksymalna:	178 KM (130,7 kW) przy 12 000 obr/min
Moment obrotowy:	113 Nm przy 8500 obr/min
Zasilanie:	wtrysk PGM-DSFI, Ø 46 mm
Smarowanie:	z mokrą miską olejową
Rozruch:	elektryczny
Alternator:	350 W
Akumulator:	12V 7 Ah
Zapłon:	z mikroprocesorem

PRZENIESIENIE NAPĘDU

Silnik-sprzęgło:	kola zębate, 1,717
Sprzęgło:	wielotarczowe, mokre, antyhoppingowe
Skrzynia biegów:	sześciostopniowa
Przełożenia:	1:2,286; 2:1,778; 3:1,500; 4:1,333; 5:1,214; 6:1,138
Napęd tylnego koła:	łańcuch, 2,625

PODWOZIE

Rama:	otwarta, boczna, aluminiowa
Zawieszenie przednie:	teleskopowe upside-down Showa, Ø 43 mm, skok 120 mm pełna regulacja
Zawieszenie tylne:	wahacz aluminiowy, amortyzator Showa HMAS, skok 135 mm pełna regulacja
Hamulec przedni:	podwójny tarczowy, 320 mm
Hamulec tylny:	pojedynczy tarczowy, 245 mm
Opony przód/tył:	120/70-17 / 180/55-17 Pirelli Dragon Supercorsa Pro

WYMIARY I MASY

Wysokość siedzenia:	830 mm
Rozstaw osi:	1405 mm
Kąt pochylecia główki ramy:	23°18'
Masa pojazdu gotowego do jazdy:	199 kg
Dopuszczalne obciążenie:	180 kg
Dopuszczalna masa całkowita:	379 kg
Zbiornik paliwa:	17,7 l
Pojemność zbiornika oleju:	3,7 l

DANE EKSPLOATACYJNE

Prędkość maksymalna:	ponad 250 km/h
----------------------	----------------

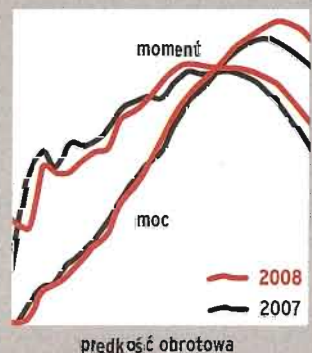
CENA:

51 900 zł

Importer: Honda Polska sp. z o.o., ul. Puławska 381
02-801 Warszawa, tel.: 022 545 75 00, www.honda.pl



WYKRES MOCY



▲ Sprzęgło Fireblade wyposażono w blokadę przeciwoślizgową

▲ Mnogość zaworów w tłumiku nie tylko podnosi moc, ale też łagodzi przebieg krzywej momentu obrotowego względem poprzedniego CBR

mocy stoi nowy Fireblade. Z nadzieją, że zapewnienie o nowym, bardziej sportowym wizerunku nie były tylko czczym gadaniem, przekręcam w stacyjce kluczyk. Zegary utrzymane są w charakterystycznej dla CBR stylizacji. Szkoda, że zabrakło tu miejsca na wyświetlacz biegów.

Sprzęgło nie tylko wyposażono w antyhopping, ale również skonstruowano w taki sposób, aby dźwignia pracowała o wiele lżej – to ułkon w stronę „drogowych” użytkowników Fireblade. Kilka okrzyków zapoznawczych to zdecydowanie za mało, aby przypomnieć sobie konfigurację toru, ale za to doskonała okazja do sprawdzenia tych parametrów nowego motocykla, które mogą umknąć, kiedy zacznę na dobre odwijać. Z przyjemnością wdrapuję się na najwyższą partię sześciostopniowej choinki skrzyni biegów, używając średniego zakresu obrotów.

Fireblade wykazuje się sporą elastycznością. Na najwyższym przełożeniu można zejść do prędkości 50 km/h bez obaw o nieprzyjemne szarpanie silnikiem, ale co ważniejsze –

sprawnie przyspieszyć od tej prędkości bez redukcji. Oczywiście nie będzie to rakietowe przyspieszenie, ale manewr taki jest jak najbardziej osiągalny i na pewno nie zdążymy się podczas niego zestarzeć.

Tor Losail w Katarze, gdzie odbywały się jazdy testowe, to jeden z najnowszych i najnowocześniejszych obiektów poświęconych sportom motorowym. To tutaj już w marcu odbędzie się pierwszy w historii nocny wyścig. Tymczasem ja mogę sprawdzić tu możliwości nowego CBR 1000RR. Prosta startowa pozwala rozpędzić motocykl do ponad 280 km/h.

Do wytracenia prędkości przyczyniają się zupełnie nowe zaciski hamulcowe. Zostały one wykonane w nowej technice monoblock. Nie są, jak bywało dotychczas, skręcane z dwóch odlewów. Teraz zacisk jest monolitycznym odlewem. We wnętrzu każdego z nich pracują cztery tłoczki hamulcowe. Dają gwarancję precyzyjnej pracy i bardzo dobrą skuteczność. Nawet zastosowanie tradycyjnych

**ZACISKI HAMULCOWE
WYKONANE
W TECHNOLOGII
MONOBLOCK
GWARANTUJĄ
DOSKONAŁĄ
SKUTECZNOŚĆ**

ZESTAW HRC

➤ Honda zdaje sobie sprawę, że sukces w sporcie przekłada się na wysokość sprzedaży sportowych maszyn, dlatego zleciła przygotowanie specjalnych sportowych akcesoriów. Katalog HRC jest imponujący, dlatego przedstawiamy tylko niektóre jego pozycje



➤ Quick shifter asystuje przy zmianie biegów



➤ Sportowy wydech wykrzesze dodatkową moc



➤ Potężne zaciski Brembo są jeszcze skuteczniejsze



➤ Inna półka i zawieszenie zwiększają zakres regulacji

dla japońskich producentów, gumowych przewodów hamulcowych nie umniejsza ich sprawności, nawet po solidnym rozgrzaniu. Zawieszenie pracuje bez zarzutów. Pierwsze sesje odbywają się na standardowych oponach. Moc nowego Fireblade pozwala zerwać przyczepność przy brutalnym odkręceniu gazu na wyjściu z zakrętu, choć wszystko odbywa się w pełni kontrolowany, charakterystyczny dla Hondy sposób.

Na szczęście na kolejne sesje zostają założone w pełni sportowe gumy. Przy okazji mechanicy z Hondy dostrzegli zawieszenia do nowego ogumienia. Teraz moc nowego Fireblade jest całkowicie pod kontrolą. Prowadzenie wydaje się być niezwykle stabilne i w pełni przewidywalne. Podczas jazdy miałem wrażenie dobrego zespolenia z motocyklem. Może nawet to zespolenie było zbyt dosłowne. Serijna kanapa wydała mi się nieco zbyt miękką.



ka, bo za bardzo przyklejam się do motocykla. Przy ostrzejszej jeździe kilkakrotnie wypadł mi trzeci bieg, ale raczej składam to na karb niechlujnej zmiany biegów niż wady danego egzemplarza.

CBR zapewnia dobry prześwit w zakręcie, więc złożenia są dość imponujące. Nad stabilnością toru jazdy przy ostrych wyjściach z zakrętów czuwa charakterystyczne dla Hondy elektroniczny amortyzator skrętu. Jego skuteczność oceniam dobrze, bo podczas moich jazd ani razu nie poinformował mnie o swoim istnieniu, więc można przypuszczać, że albo sprawdza się na tyle dobrze, że kierowca nie odczuje jego działania, albo też podwozie skonstruowano na tyle dobrze, że w ogóle nie musi się on włączać – tak czy inaczej, tę kwestię trzeba zapisać Błademu na plus.

Tor Losail zbudowano na pustyni. Przez to nie ma tu właściwie żadnych punktów odniesienia i trzeba kolejne sekwencje zakrętów



przejeżdżać niemal na pamięć. Świadomie wspominam o sekwencjach zakrętów, a nie o kolejnych zakrętach, ponieważ na tym obiekcie nie da się jeździć zakręt po zakręcie. Po wyjściu z jednego natychmiast trzeba ustawić się do następnego.

Tutaj Fireblade odkrywa kolejne swoje zalety. Korekty toru jazdy są możliwe nawet podczas szybkiej jazdy w ekstremalnym położeniu. Ostre dohamowania w pochyleniu również nie wywołują u kierowcy palpacji serca. Szybka jazda wywołuje jednak niebezpieczeństwo poparzenia prawej stopy. Niezwykle skomplikowany tłumik nowego CBR ma kilka zaworów i w przekroju wygląda jak



zmora hydraulika. Wpływa on oczywiście na doskonały przebieg krzywych momentu i mocy, generując jednak sporo ciepła, zwłaszcza podczas szybkiej jazdy. Efekt tego jest taki, że jeszcze długo po zakończeniu sesji podeszwa prawego buta pozostawała gorąca.

Miłym zaskoczeniem dla przybyłych na prezentację była obecność aktualnego mistrza świata Kenana Sofuoglu. Ten niezwykle sympatyczny Turek nie tylko służył swoją pomocą na torze, pilotując kierowców testowych, ale na dodatek udzielał cennych rad i z radością pokazywał właściwy tor jazdy. Podczas przerw odpowiadał na wszelkie pytania, a kiedy odjeżdżał, pożegnał się z każdym z osobna, podając rękę, czym ujął wszystkich. Prawdziwy mistrz. Prawdziwy Mistrz Jedi.

Nowy Fireblade pozwala przypuszczać, że Honda ocknęła się i zmieni swoją politykę, przynajmniej w kwestii motocykli sportowych. Miejmy nadzieję, że już nic nie przeciągnie jej na ciemną stronę mocy. Niech moc będzie z wami. I z Hondą – oczywiście.

AKCESORIA

ceny w zł

Oslony silnika (plastik/karbon)	286/1316
Przedni błotnik (karbon)	1417
Tylny błotnik (lakier/karbon)	780/1558
Nakładka na siedzenie pasażera	824
Komfortowe siedzenie	1088
Szparunki na koła	183
U-Lock	371
Pokrowiec na motocykl (wodoodporny)	244
Pokrowiec na motocykl (garażowy)	566
Zestaw tank pad i nakładka korka paliwa	113
Ciemna szyba	426

