

STUNT ZONE: Dlaczego Honda CBR600 F4?

■ testujemy Yamahę Giggle ■ KTM z silnikiem elektrycznym ■ Superbike MOTO MORINI

WIADOMOŚCI MOTOCYKLOWE

WMC

DWUTYGODNIK

www.wmc.media.pl

nr 23 (50), 7 listopada 2008
cena 2,40 zł (w tym 7% vat)

BLADE contra BLADE

Walka generacji
czytaj strona 12



ŻUŻEL:
Podsumowanie
sezonu 2008

Nowy dział
Speedway Zone
strona 38



ŚWIATOWA PREMIERA:
Kawasaki ER6n 2009

Przeczytaj nasz test
na stronie 8

MOTOGP: PIERWSZY TEST SEZONU 2009 ZA NAMI



BLADE RINGER



Tekst: Pejsert

Gruntowną ocenę postępu technologicznego danej konstrukcji można dokonać właściwie tylko w jeden sposób: porównując bezpośrednio aktualny i poprzedni model.

Kiedy blisko rok temu na torze Losail przyszło nam testować najnowsze Fireblade'a, moim największym problemem był dylemat: „czy ten motocykl jest naprawdę tak dobry jak mi się wydaje?”. Trzeba bowiem brać pod uwagę emocje jakie towarzyszą takim testom. Jesteś wyciągnięty z szarego grudniowego krajobrazu zalanej zimową pluchą Polski, przetransportowany do słonecznego Kataru gdzie masz do dyspozycji zalany do pełna motocykl, zmieniane na życzenie opony i jeden z najlepszych torów na świecie. W takich warunkach nawet jak jest źle to jest dobrze. Dlatego nurtowało mnie pytanie czy w pozytywnej ocenie Fireblade'a 2008 nie poniosło mnie odrobinę. Na szczęście nasze dwa duże testy porównawcze przeprowadzone wkrótce później potwierdziły supremację nowej konstrukcji Hondy. Fireblade przegrał z Yamahą R1 jedynie w warunkach jazdy po mokrej nawierzchni Toru Poznań. Tam okazało się, że bardzo mocny środkowy zakres obrotów nie sprzyja optymalnej charakterystyce potrzebnej na deszczowej nawierzchni. Mniej progresywna krzywa wzrostu mocy w R1 okazała się w mokrych warunkach atutem i słabszy zakres środkowych obrotów Yamahy pozwalał na łagodniejszą, bardziej płynną jazdę. Powtórzony test na suchej nawierzchni pokazał jednak, że GSX-R 1000 i R1 mają mniej więcej takie szanse na zwycięstwo z Blade'm jak Kaczyński na reelekcję. Honda rozbi-

ja je subtelnością prowadzenia, szybkością i neutralnością skrętu, największym prześwitem i doskonałym silnikiem. Motocykl ten wygrał z dużą przewagą każdy test porównawczy, bez znaczenia w którym miejscu na planecie go przeprowadzano i czy robili go wysoko wykwalifikowani fachowcy czy amatorzy. Jedną z brytyjskich organizacji konsumenckich badającą stopień zadowolenia z nabytych produktów przeprowadziła badania z których wynikało, że najbardziej zadowolonymi nabywcami w UK są właściciele nowego Fireblade'a - aż 91,1% z nich jest z tego powodu w siódmym niebie. To oznacza, że Honda nie tylko zrobiła wspaniały motocykl do jazdy po torze, ale również maszynę zdającą egzamin na drodze. Pytanie tylko jak to się stało? Czy poprzednie modele Hondy wykazywały jakieś przebliski geniuszu, które teraz zostały bardziej uwidocznione? W końcu, jak to możliwe, żeby z ostatniego miejsca w szeregu przeskoczyć na pierwsze i zrobić to z zachowaniem tak dużej przewagi nad konkurencją? Postanowiliśmy zatem porównać w bezpośrednim starciu dwa modele Hondy Fireblade: obecny oraz maszynę poprzedniej generacji. Odpowiedź na powyższe zadanie pytanie postanowiliśmy uzyskać określając jak wielki dystans dzieli te motocykle i z czego on wynika. Wykorzystaliśmy w tym celu resztkę suchej, październikowej pogody i prowizoryczny tor zorganizowany na płycie lotniska w Modlinie. Zapraszamy.



HONDA CBR1000RR 2007

- zmierzona moc 155KM
- zmierzony moment obrotowy 105Nm
- 176kg
- krótki rozstaw osi
- skrócone przełożenia



...największym problemem było utrzymanie przedniego koła na ziemi...

Specyfikacje techniczne



SILNIK

Jednostka napędowa to zdecydowanie najlepszy silnik Fireblade'a jaki został wyprodukowany przed rokiem 2008. Właściwie nie różni się on zbyt wiele od modelu 2006 poza faktem, że jest lepszy. Zastosowano natomiast krótsze przełożenia i maszyna reaguje znacznie bardziej entuzjastycznie. Zębata napędowa została powiększona z 40 do 42 zębów. Silnik dysponuje podwójnym, sekwencyjnym wtryskiem paliwa PGM-DSFI z dwoma wtryskiwaczami na cylinder. Nowego CBR'a 1000 ubrano w znacznie lepszą chłodnicę oraz lepszy układ wydechowy 4-2-1 z tłumikiem poprowadzonym pod siedzeniem. Układ wyposażony jest w katalizator.



PODWOZIE

Podwozie modeli Honda to legenda skuteczności. W tym modelu dokonano dodatkowych ulepszeń w celu poprawienia właściwości jezdnych. Rama została wykonana z aluminium w technologii odlewu grawitacyjnego z pustymi profilami zamkniętymi. Zredukowano wyprzedzenie oraz kąt główki ramy. Mamy do czynienia z elektro-hydraulicznym amortyzatorem skrętu, nie działającym poniżej 100km/h. Tylne wahacz jest wyposażony w zintegrowany układ dzwigniowy. Zawieszenie posiada pełne możliwości regulacji. Zaciski hamulcowe są teraz mocowane promieniowo. Tarcze hamulcowe zwiększyły swoją średnicę do 320mm, ale mimo to są lepsze niż w poprzednim modelu.



SILNIK

Typ	996ccm, 4-cylindrowy, rzędowy, DOHC
Średn. x skok tłoka	76mm x 55mm
Stopień sprężenia	12,2:1
Zasilanie paliwem	elektryczny wtrysk paliwa
Moc maks.	155KM przy 11300 obr./min.
Mom. obr. zmierz.	105Nm przy 8500 obr./min.

PODWOZIE

Rama	alumiiniowa
Zawieszenie przód	widelec UPS, 45mm pełna regulacja
Zawieszenie tył	pojedynczy amortyzator, pełna regulacja
Hamulec przód	tarcze 320, 4-tłoczkowe zaciski
Hamulec tył	tarcza 220mm, 2-tłoczkowe zaciski

WYMIARY

Rozstaw osi	1400mm
Wys. siedzenia	831mm
Waga sucha	176kg
Poj. zbiornika paliwa	18L

CENA

32 000 - 35 000 zł



Fireblade produkowany w latach 2006-2007 został w ostatniej chwili uratowany przez Davida Hancocka i był prawdziwym promykiem nadziei. David staje się już tak legendarny jak Taddao Babba, któremu asystował przy pracach nad pierwszym modelem Hondy Fireblade zaprezentowanym 16 lat temu. Od tamtego czasu Hancock stał się jednym z najważniejszych kierowników testowych Hondy i liderem wielu projektów. Jego praca to ciągła walka z bardzo konserwatywnymi japońskimi inżynierami, reprezentującymi podejście, które najlepiej symbolizuje sławny monit wysłany swego czasu przez Hondę Japan do głównych importerów w Europie. Zabroniono w nim używać motocykli do testów magazynom pokazującym jazdę na jednym kole. Asekuracyjne i pozabawione animuszu podejście Taddao Babby do konstrukcji motocykli powodowało, że kolejne wcielenia modeli CBR stawały się coraz mniej interesujące, a motocykl zawsze zostawał kilka kroków za konkurencją. W końcu Dave Hancock przełamał opór azjatów i kiedy kolejny raz wpadł do ich biura z wściekłością drąc dotychczasowe projekty, ustąpili. Dzięki temu w Firebladzie 2005-2006 mamy wreszcie silnik godny nowoczesnego superbike'a. Na hamowni zmierzaliśmy 155KM przy 11,300 obr./min., a to o jeden KM więcej, niż pokazał nam wychodzący obecnie z produkcji model Yamahy R1. Najważniejsze jednak, że ta moc nie istnieje jedynie na papierze, ale jest wyraźnie odczuwalna podczas jazdy. Jeden z zakrętów ustawionych na lotnisku w Modlinie wymagał wyjścia na pierwszym biegu na stosunkowo długą prostą. Tutaj największym problemem było utrzymanie przedniego koła na ziemi po odkręceniu gazu. Przód nie odrywał się tylko lekko od ziemi w momencie otwarcia manetki gazu do końca, maszyna waliła „płoną” wykazując przy tym większą determinację niż prezydent przed wyjazdem do Brukseli. Jedynym sposobem na nie-odpuszczanie gazu było wbić drugiego biegu kiedy motocykl nie uniósł się jeszcze zbyt wysoko. Wtedy na

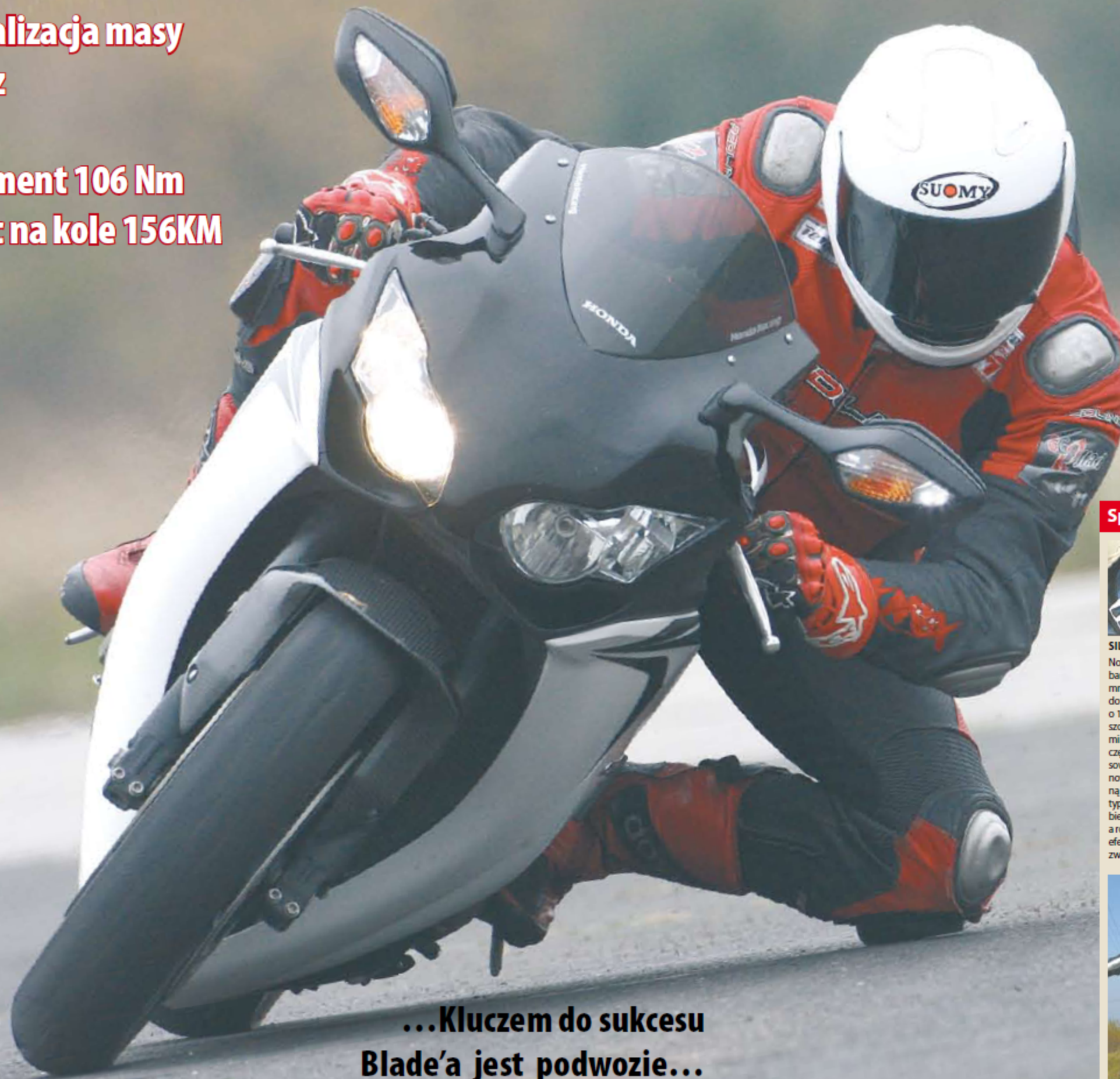
„dwójce” Blade niósł przednie koło uniesione nad ziemią, które dopiero po wbiściu „trójki” powoli wracało na terra firma w sam raz przed hamowaniem do kolejnego zakrętu. Pomimo, że silnikowi brakuje pewnej ostrości reakcji jaką posiadali (posiadają) ówczesni konkurenci to mocą z całą pewnością im dorównywał. Niestety działanie wtrysku paliwa pozostawiało sporo do życzenia, a nasz prowizoryczny tor w Modlinie wyjątkowo uwypuklił niedociągnięcia. Jeden z zakrętów wymagał dojścia na pierwszym biegu i ostrego złożenia motocykla na małej prędkości. W takiej sytuacji jak nigdy potrzebna jest nam precyzyjna reakcja na ruchy manetki gazu w celu podniesienia maszyny „z ucha” przy 40-50km/h. Niestety opóźnienie reakcji silnika na otwarcie manetki z pozycji zamkniętej o mały włos nie zaowocowało wywróceniem motocykla wpadającego w zakręt. Ta niedoskonałość w najniższych partiach obrotów jest sporym problemem (ale nie aż tak dużym, żeby dobrze ustawiony Power Commander sobie z tym nie poradził) natomiast praca wtrysku na wysokich obrotach jest już bardzo dobra.

Pętla w Modlinie była ustawiona niemalże kartingowo i stawiała potężne wyzwanie dla podwozia dużych motocykli. Przednie zawieszenie nie mogło sobie poradzić z agresywną zmianą kierunków i po kilku okrążeniach zwiększyłem napięcie wstępne o dwa obroty, a odbicie o jeden obrót. Od tego momentu reakcja widelca była znacznie bardziej progresywna, a wejścia w zakręt w miarę precyzyjne. Blade, jak zwykle wszystkie Hondy, wykazywał się bardzo dużą neutralnością skrętu, co zwiększało pewność siebie i pozwalało na pełną kontrolę planowania przejazdu. Tylne opona i asfalt o wątpliwej przyczepności nie były w stanie obciążyć tylnego amortyzatora siłami, z którymi nie mógłby sobie poradzić. Opuszczanie zakrętów było najłatwiejszym i najprzyjemniejszym procesem naszego testu. Stary Blade, zapewniał całe mnóstwo wysmienitej zabawy w dobrym stylu, ale odczucia z jazdy były ciągle bardziej „analogowe” niż „cyfrowe”. Kiedy z niego zsiadłem odczuwałem niedosyt subtelności związanej z wyuczaniem prowadzenia oferowanym przez najnowsze maszyny sportowe.

HONDA CBR1000RR 2008

- wybitna centralizacja masy
- dłuższy wahacz
- redukcja wagi
- zmierzony moment 106 Nm
- zmierzona moc na kole 156KM

Od pierwszej chwili nowy Fireblade rzuca na kolana przenosząc cię w świat, który zaczyna się tam gdzie kończą się limity innych motocykli. Model 2008 pomija torem wyścigowym skuteczniej niż Doda Steczkowska, z tą tylko różnicą, że robi to z klasą, gracją i jakby zupełnie od niechcenia. Przy pierwszym kontakcie maszyna imponuje swoimi małymi rozmiarami. Dywagacje na temat wyglądu ciągle trwają. Dla większości przód jest nie do przyjęcia - dla mnie stał się piękny po tym jak dostrzegłem niemalże bliźniacze podobieństwo do Hondy RCV zespołu Repsol. W nowym Blade'ie nie ma miejsca na nieuzasadnioną ekstrawagancję, a decyzję o kształtach determinowały czynniki związane ze skutecznością sportową. O ile wygląd przodu budzi kontrowersje to nikt nie ma najmniejszych wątpliwości co do tylnej sekcji. Wąska żerdź rodem z MotoGP jest po prostu sexy i stała się symbolem ascetyczno-sportowej konstrukcji. Kiedy ruszamy nowym Fireblade'iem od razu odczuwamy ogromną zwrotność tej kompaktowej maszyny. Klucz do sukcesu Blade'a nosi nazwę „podwozie”. Pomimo, że w stosunku do poprzedniego modelu Fireblade ma o 5mm dłuższy rozstaw osi to Honda dokonała wybitnie skutecznej centralizacji masy. Fireblade nie tylko waży znacznie mniej niż konkurencja (w pełni załany 199kg), ale ma o wiele bardziej kompaktową konstrukcję. Centralizacja masy i obniżenie środka ciężkości za pomocą specyficznej konstrukcji układu wydechowego zintensyfikowało mocną stronę Hondy jaką jest wspomnianą przed chwilą szybka zmiana kierunków. Teraz motocykl skręca absolutnie instynktownie i ultra błyskawicznie. Mamy właściwie uczucie jakbyśmy prowadzili motocykl o znacznie mniejszej pojemności, a lekkość manewrowania na modlińskim lotnisku była o połowę większa niż na starszym modelu. Zawieszenie ustawione standardowo spisywało się na tyle dobrze, że odpuściłem sobie jakąkolwiek ingerencję. To co oprócz znacznie szybszej zmiany kierunków było kolejną dużą różnicą na korzyść nowej maszyny to sztywność całej konstrukcji. Kombinacja nowej ramy i wahacza powodowała, że motocykl był znac-



...Kluczem do sukcesu
Blade'a jest podwozie...

nie bardziej stabilny, dawał większe wycucie i pozwalał na znaczne zwiększenie skuteczności prowadzenia. W porównaniu z modelem 2008 negocjowanie modlińskich zakrętów na starym Blade'ie przypominało jazdę walcem pomiędzy kręglami. Tam gdzie „staruszek” nie mógł się zmieścić nowy CBR wchodził z precyzją brzytwy i łatwością minomota. Kolejną charakterystyczną rzeczą była umiejętność nowego Fireblade'a do generowania znacznie większej przyczepności mechanicznej. Doskonałe podwozie stanowiące wyjątkowe połączenie sztywności z elastycznością oraz wysokiej klasy zawieszenie zwiększało możliwości trakcyjne w znacznym stopniu. W rezultacie złożenia na nowym Fireblade'ie były większe co przełożyło się na podniesienie prędkości pokonywania zakrętu. Oczywiście do większej przyczepności przyczyniły się tutaj również opony. Po raz pierwszy mieliśmy okazję porównać zastosowane na nowym modelu Pirelli Diablo Rosso z Bridgestonami BT-002 Racing Street. W warunkach około 10 stopni w jakich przeprowadzaliśmy test BT zostały zmiażdżone. Rosso szybciej się nagrzewały i dawały znacznie lepsze wycucie co pozwoliło na swobodną kontrolę okazjonalnych usługów tylnego koła. Jednak należy

pamiętać, że konstrukcja nowego motocykla znacznie tutaj pomogła. Doskonałe podwozie zwiększyło również efektywność wyjścia z zakrętów. Na poprzedniej stronie opisaliśmy zachowanie starego modelu, który po wyjeździe na prostą z „jedynekowego” zakrętu podróżował dalej w pozycji wertykalnej. W tym samym miejscu nowy Blade zachowywał się z drastycznie zwiększoną skutecznością. Kompaktowy silnik pozwolił na zastosowanie znacznie dłuższego wahacza, który zniechęca maszynę do niepożądanych unoszeń przedniego koła. To wraz z minimalnym zwiększeniem rozstawu osi, powodowały że nowy Fireblade podnosił koło znacznie niżej pozwalając się skupić wyłącznie na skutecznym przyspieszaniu zamiast na walce z potencjalnym „zaliczeniem pleców”. Maksymalna moc silnika jest niemalże identyczna, ale model 2008 ma znacznie mocniejszy środkowy zakres obrotów i bardziej precyzyjnie reaguje na ruchy manetki gazu. Pomimo, że w działaniu wtrysku paliwa możemy się jeszcze doszukiwać cienia niedoskonałości w dolnych partiach obrotów to rozmowa o nich ma znaczenie wyłącznie akademickie. W praktyce motocykl spisyuje się po prostu fenomenalnie.

18

Specyfikacje techniczne



SILNIK

Nowy silnik Blade'a jest teraz znacznie bardziej kompaktowy. Waży o 2,5 kg mniej niż poprzednia jednostka napędowa. Średnica tłoka została zwiększona o 1mm, a skok skrócony o 1,4mm. Zwiększono też zakres obrotów z 12,250obr/min. do 13000 obr./min. Prawie każda część silnika została odchudzona. Zastosowano nowy, lżejszy blok i lżejsze tytanowe zawory. Ważną i odczuwalną zmianą jest zastosowanie nowego sprzęgła typu sliper. Dzięki niemu redukcja biegów odbywa się znacznie łagodniej, a rozpoczęcie przyspieszania jest bardziej efektywne. Układ wydechowy znacznie zwiększa prześwit.

PODWOZIE

Honda uważa, że odchudzenie podwozia wpłynęło na uzyskanie najlepszego stosunku masy do mocy silnika wśród litrowych motocykli sportowych. Nowa aluminiowa rama odlewana jest z zaledwie czterech części co wybitnie wpływa na jej sztywność. Stelaż pod siedzeniem jest znacznie zmniejszony i odlewany z aluminium. Dzięki kompaktowemu silnikowi udało się wydłużyć wahacz o 16mm (rozstaw osi pozostał praktycznie taki sam). Szybkość skrętu została zwiększona między innymi poprzez zastosowanie lżejszych koł i lekkich zacisków hamulcowych typu monoblok. Nawet łańcuch jest o 101g lżejszy.



SILNIK

Typ	999,8cc, rzędowa czwórka, chłodzony cieczą.
Średn. x skok tłoka	76,0mm x 55,1mm
Stopień sprężenia	12,3,0:1
Zasilanie paliwem	EFI
Moc maks.	156 KM/ 12,000 obr./min.
Mom. obr. zmierz.	106 Nm/8,500 obr./min.

PODWOZIE

Rama	aluminiowa
Zawieszenie przód	widelec 43mm, pełna reg.
Zawieszenie tył	amortyzator centr, pełna reg.
Hamulec przód	tarcze 310mm, czterotłoczkowe zaciski
Hamulec tył	tarcza 220mm, jednotłoczkowy zacisk

WYMIARY

Rozstaw osi	1405mm
Wys. siedzenia	820mm
Waga sucha	199kg
Poj. zbiornika paliwa	17,7 L

CENA

49 000 zł



PODSUMOWANIE

Podchodząc do naszego porównania w sposób dramatyczno-przyziemny należałoby najpierw odnieść się do tego jakie różnice odczuje przeciętny użytkownik polskich dróg. Jeżeli większość twoich podróży odbywa się w linii prostej to czy jeździsz nowym lub starszym Firebladem nie będzie miało większego znaczenia. Motocykle przyspieszają praktycznie tak samo, a prędkość maksymalna jest ograniczona elektronicznie. Fakt, że lepszy „środek” oraz nieco dłuższy wahacz nowego CBRa pozwala na osiągnięcie lepszych wyników nie będzie szczególnie odczuwalny. Jednak każdy kto zmuszony jest do dynamicznego manewrowania w miejskich korkach zauważy nieprawdopodobną różnicę w zwrotności motocykli. Maksymalne odchudzenie oraz

fenomenalnie rozłożona masa Fireblade 2008 powodują, że charakterystyką prowadzenia motocykl przypomina raczej 600-tkę. Jedyny specyficzny obszar, na którym starszy model wydaje się górować zainteresuje wyłącznie miłośników jazdy stuntowej. Bardzo ostra reakcja nowego silnika wymaga większej koncentracji niż nieco leniwy wtrysk CBRa z 2006-2007. Dzięki temu starszy model zachowuje się nieco łagodniej podczas jazdy w wersji mono. Jednak głównym przeznaczeniem tych motocykli jest pompowanie sportowej adrenaliny i oceniając je pod tym względem stwierdzamy przepaść. To motocykle z dwóch innych epok, a porównywanie ich możliwości to jak analiza intelektu Joli Rutowicz na tle osiągnięć Wisławy Szymborskiej. Honda jako pierwsza i do tej pory jedy-

na odważyła się na wdrożenie produkcji motocykla autentycznie zbliżonego poziomem do konstrukcji MotoGP. Wiesz z padoków World Superbike niesie, że to właśnie dlatego jedynym zawodnikiem, który praktycznie od początku potrafił się odnaleźć na tym motocyklu był Carlos Checa. Inni potrzebowali czasu aby zaadaptować się do czegoś tak zupełnie nowego i nauczyć się w pełni wykorzystywać potencjał nowej konstrukcji. Wracając jednak do krainy zwykłych śmiertelników: podczas jazdy torowej wszyscy odczuwają fenomenalnie szybki skręt, wzorową neutralność, stabilność oraz wysoką przyczepność mechaniczną jaką generuje CBR1000RR 2008. Jazda tym motocyklem to niewiarygodne przeżycie i każdy z nas powinien to zrobić przynajmniej raz w życiu.



WMC: PRZYSPIESZENIA

Obydwa motocykle były testowane przy temperaturze około 10 stopni i przy niewielkim wietrze w plecy. Odnotowane osiągi są wynikiem najlepszego rezultatu spośród pięciu prób.

CBR1000RR 2008

0-60 km/h @ 2,10s
0-100 km/h @ 3,31 s
0-160 km/h @ 5,40s
0-200 km/h @ 8,29s
Prędkość maks. 286,18 km/h

CBR1000RR 2007

0-60km/h @ 2,22s
0-100km/h @ 3,49s
0-160km/h @ 5,62s
0-200km/h @ 8,49s
Prędkość maks. 285,9 km/h

...każdy z nas powinien to zrobić przynajmniej raz w życiu...

