

se rwis

Przed pięcioma laty Honda CBR 900 RR Fireblade wyznaczyła nowy kierunek w konstruowaniu lekkich motocykli sportowych. Mocnym silnikiem i zwrotnością pokonała konkurentów i dzisiaj jest atrakcyjnym towarem na rynku pojazdów używanych.

Chyba nikt nie ma żadnych pytań na temat Hondy CBR 900 RR? W końcu jest ona wszystkim doskonale znana. Prawie jeden litr pojemności skokowej, duża moc, lekka konstrukcja, nadzwyczajny temperament, znakomita elastyczność, zwrotność, stabilność przy dużych prędkościach, oszczędny silnik. A wady? Właściwie żadnych. Nie można się zatem dziwić, że aż 9000 sztuk pierwszej wersji SC 28 produkowanej od 1992 r. i ok. 6000 sztuk wytwarzanej po 1996 r. wersji SC 33 porusza się tylko po drogach Niemiec. Test na 50 000 km potwierdził dużą trwałość tego czterocylindrowca. Po demon-tażu dało się zauważyć za-ledwie niewielkie ślady zużycia

i brak większych uszkodzeń. Jedynie na obudowie poja-wiły się pęknięcia w okolicy mocowań kierunko-wskazów. Nic zatem dziwnego, że CBR 900 RR jest bardzo poszukiwa-ne na rynku motocykli używa-nych. W Polsce trzeba zapłacić ok. 16 tys. zł za mode-le z rocznika 1992, ok. 20 tys. zł za egzemplarze o dwa lata młodsze i ponad 34 tys. zł za wersję SC 33 z 1996 r. Należy jednak zwrócić uwagę na liczne zmiany konstrukcyjne, wprowadzane przez samych użytkowników. Jest to charakterystyczne w wypadku jednośladow o ty-powo sportowym charakterze. Właściciele Fireblade najczę-sciej zakładają mniejsze kie-runkowskazy, sportowe tłumiki



BESTSE



Znakomite własności jezdne Fireblade zawdzięcza między innymi profilom wzmacniającym na wahacz tylnego koła



W przednim kole z powodze-niem zastosowano szersze, 16-calowe ogumienie Bridg-stone (z lewej) zamiast węższe-j opony o średnicy 17 cali



Przednia sekcja tłumiąca Cartrid-ge w silywnych rurach nośnych o średnicy aż 45 mm pracuje bar-dzo dobrze



Okładziny sprzęgła wymagają w CBR 900 RR wzmoczonej uwagi

Nawet bez obudów Fireblade wygląda bardzo atrakcyjnie



Test na 50 000 km dowiódł, że Honda CBR 900 RR jest trwała i niezawodna





LE RR

wydechu, montują tłumiki skrzyni kierownicy. Co prawda, w Polsce nie nanosi się jeszcze urzędowych adnotacji na temat takich zmian w dowodzie rejestracyjnym, ale warto sprawdzić stan techniczny i konstrukcję zmienionych elementów. Warto się również upewnić, czy na przykład sportowa kierownica nie zastąpiła oryginalnej po wypadku. Fabryczne części zamienne Hondy są bardzo drogie i oferta firm akcesoryjnych w takich wypadkach okazuje się niezwykle atrakcyjną.

Kolejny problem to stosunkowo często spotykane w CBR 900 RF przeróbki silnika, podnoszące moc nawet do 140 KM. Nie zawsze fachowy montaż i strojenie zestawów gaźnikowych typu Dynojet prowadzą do dziwnych zachowań jednostki napędowej, na przykład podczas uruchamiania. Zimny silnik tuż po starcie osiąga bardzo wysokie obroty, co oczywiście niekorzystnie wpływa na jego trwałość. Dość powszechne wśród właścicieli Fireblade jest również „skręcanie” końcowe-

go przełożenia w układzie napędowym poprzez zastosowanie innych kół zębatych współpracujących z łańcuchem. W gruncie rzeczy najczęściej chodzi o łatwiejsze podrywanie przedniego koła podczas ruszania, na czym najbardziej cierpią uszczelniające widelca teleskopowego i łożyska przedniego koła. To wszystko dziwi, tym bardziej że Honda CBR 900 RR Fireblade jest bardzo atrakcyjna nawet bez żadnych przeróbek.

Historia tego lekkiego, sportowego motocykla nie jest zbyt długa i rozpoczęła się w 1992 r. Fireblade, czyli „żyłeta”, stała się prawdziwym rynkowym hitem z uwagi na znakomitą dynamikę, lekkość i zwrotność. Modernizacji doczekała się już w 1994 r., ale zmiany konstrukcyjne były na tyle małe, że nie zmieniono początkowego kodu modelowego SC 28. Wersja poprawiona zyskała przede wszystkim reflektor przedni w całości z tworzywa sztucznego, aluminiowe wsporniki mocujące obudowy, pokrywę za-

worów z magnezu, elektromagnetyczną rozdzielczą, wyższą szybę, szerszą w przedniej części owiewkę oraz elementy resorująco-tłumiące z pełną regulacją napięcia wstępnego sprężyn i siły tłumienia. Modele z 1996 r. otrzymały już nowy kod SC 33, ale znacznie zwiększono zakres modernizacji. Zmieniono nie tylko grubość ścianek ramy i ich profil, ale również centralny tylny amortyzator. W widelcu teleskopowym zastosowano system tłumienia typu Cartridge oraz lepsze i sztywniejsze półki. Wyżej zamontowano kierownicę, za to zbiornik paliwa był bardziej płaski i wąszy. Silnik rozwinął się do 918 cm³, a moc wersji „open” wzrosła do 128 KM. Zmieniono przełożenia w skrzyni biegów, „odchudzone” alternator, układ wydechowy wykonano ze stali wysokogatunkowej. W stanie suchym SC 33 z 1996 r. waży 185 kg. Kolejne niewielkie zmiany wprowadzono dopiero w modelu 1998,

pozostawiając oznaczenie kodowe z poprzednich lat (SC 33). Poprawiono przede wszystkim aerodynamikę obudowy i powiększono tarcze hamulcowe. Zmieniono także zaciski hamulcowe i wprowadzono zupełnie nowy wahacz. Blok cylindrów wykonano jako jednolity odlew, pokryty twardą powłoką na powierzchniach roboczych tłoków. Zmniejszono także wymiary sprężgła. Honda CBR 900 RR na 1998 r. ma moc wyższą o 2 KM od poprzedniej wersji i jest lżejsza o kolejne 3 kg. Następnej poważnej modernizacji, biorąc pod uwagę czteroletni cykl Hondy w wypadku Fireblade, można spodziewać się w 2000 r. Dopiero wtedy potanieją używane egzemplarze z 1996, które dzisiaj są, niestety, bardzo drogie.

Karin Schickinger / DD
fot. MPI

Honda CBR 900 RR



Silnik

Czterocylindrowy, czterosuwowy, rzędowy, chłodzony cieczą. Rozrząd typu DOHC, 4 zawory na cylinder, 4 gaźniki Keihin o 38 mm, rozrusznik elektryczny. Średnica cylindra/skok tłoka 70/58 mm, pojemność skokowa 893 cm³, stopień sprężania 11,0:1. Moc maksymalna 74 kW (100 KM) przy 10 000 obr./min (wersja open 125 KM przy 10 500 obr./min). Maksymalny moment obrotowy 80 Nm przy 7000 obr./min.

Przeniesienie napędu

Wielotarczowe sprężgło w kąpieli olejowej, sześciostopniowa skrzynia biegów, łańcuch napędowy.

Podwozie

Aluminiowa rama grzbietowa, z przodu widelec teleskopowy

o średnicy rur nośnych 45 mm, z tyłu wahacz wleczony

podparty centralnym elementem resorująco-tłumiącym. Hamulce: z przodu dwie tarcze o 296 mm, z tyłu tarcza o 220 mm. Ogumienie: z przodu 130/70 ZR 16, z tyłu 180/55 ZR 17.

Wymiary i masa

Długość 2110 mm, rozstaw osi 1405 mm, odległość siodła od nawierzchni 690 mm, pojemność zbiornika paliwa 18 dm³, masa własna 206 kg.

Osiągi

Prędkość maksymalna 233 km/h, przyspieszenie 0-100 km/h 3,5 s, średnie zużycie paliwa 6,9 dm³/100 km.

Dane eksploatacyjne

Pierwszy przegląd po 1000 km. Przeglądy techniczne co 6000 km. Wymiana oleju z filtrem co 12 000 km. Olej silnikowy SAE 10 W 40, 15 W 40 AP/SE/SG. Ilość oleju (z filtrem) 3,1/3,2 dm³. Świeca zapłonowa CR9 EH9, 424 FER. Odstęp elektrod świecy 0,9 ± 0,1 mm. Olej do amortyzatorów SAE 10.