



RING WOLNY

Nowy sezon współzawodnictwa został otwarty. Znowu rozpoczęła się walka o koronę klasy supersport. Poprawiona Honda CBR 900 RR Fireblade musi odeprzeć ataki zupełnie nowej Yamahy YZF R1 i Kawasaki ZX-9 R.

Zbudowanie poważnych konkurentów dla świeżą triumfy od 1992 r. Hondy CBR 900 RR stało się koniecznością dla Kawasaki i Yamahy. Pragną one położyć kres jej panowaniu. Już po pierwszych próbach

okazało się, że R 1 wyraźnie odstaje od reszty towarzystwa. Jest mniejsze, krótsze, węższe. Kierownicę zamontowano w nim co prawda dość nisko, ale nie tak daleko jak w pozostałych motocyklach. Wąskie półki wi-



delca i wąski zbiornik paliwa wykluczają jednak możliwość uderzenia manetką o bak.

Po kilku kilometrach jazdy mamy już pierwsze wrażenia. W R 1 silnik pracuje żywiołowo, ale bez niespodzianek. Równomierna charakterystyka daje o sobie znać w zakresie od 2000 do 10 000 obr./min. Podobnie zachowuje się silnik CBR. Potężna moc jest cały czas pod pełną kontrolą. Fascynujące są znakomite przyspieszenia, osiągane nawet wtedy, gdy przełożenie w skrzyni jest o dwa biegi za wysokie. Potencjał rzeczywistych, zmierzonych na hamowni 128 KM jest bardziej niż wystarczający. Jednostka napędowa Kawasaki ma mniej przyjemne maniere, za to od 9000 obr./min zadziwić może każdego. Brutalna siła, brutalne przyspieszenia, brutalny dźwięk, wibracje, głośne szumy ssania. To coś dla mocnych mężczyzn. Wszystko jest tutaj twarde, konkretne. Nie trzeba było czekać na wynik ze stanowiska pomiarowego, które wykazało 144 KM. Nowe ZX-9 R już wcześniej pokazało, co umie. Żaden miłośnik sportu nie będzie narzekał.

Honda wypada dobrze nie tylko ze względu na dynamiczny silnik pozbawiony nerwowych reakcji na zmianę obciążeń, tak uciążliwych w poprzedniej wersji tego modelu. Także podwozie jest w niej znakomite. Elementy tłumiące działają skutecznie, są przy tym komfortowe. Tak wygodnego miejsca kierowcy nie znajdziemy nawet w niektórych typowo turystycznych jednoślādach. Stabilność pojazdu jest bez zarzutu, a 16-calowe koło ułatwia jazdę po krętych drogach.



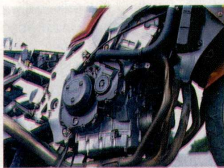
Yamaha R 1: zwinna, stabilna, szybka



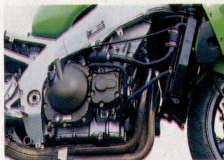
Kawasaki ZX-9 R: bomba na dwóch kołach, ale powyżej 9000 obr./min



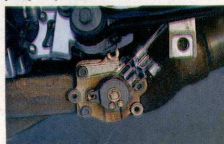
Honda CBR 900 RR: komfortowa na szosie, zbyt wolna na forze



Silnik Hondy ma równomierną charakterystykę



Potencjał silnika Kawasaki daje o sobie znać dopiero przy wysokich obrotach



Elementy systemu EXUP, wymontowane z wydechu Yamahy

Szytynne Kawasaki na ztych nawierzchniach wystawia kierowcę na ciężką próbę. Podobać może się za to wygodna pozycja za wysoko montowaną kierownicą. Prowadzenie najcięższego w teście pojazdu nie sprawiło żadnych trudności.

Właściwie nic nie można zarzucić R 1. Pozycja za kierownicą sprawdza się nawet na dłuższych trasach. Elementy resorująco-tłumiące działają miękko i oferują wysoki komfort przy zachowaniu stabilności podczas szybkich zmian kierunku jazdy. Wyważenie, balans i ergonomię trzeba uznać za wzorowe.

Na autostradzie podział łupów był następujący: duży plus za prędkość maksymalną dla ZX-9 R, minus dla Yamahy za mały zbiornik paliwa i duży minus dla CBR 900 RR za to, że ciągle trzeba było na nią czekać.

Na torze wyścigowym najłepiej wypadła Yamaha, chociaż Kawasaki od 9000 do 12 500 obr./min można porównać jedynie z orkanem. R 1, co prawda, od czasu do czasu odbierało tłumikiem o nawierzchnię, ale jeździło jak nawiedzone. Było stabilne przy hamowaniu, ciąsno trzymało się w łukach, a na

wyściami z zakrętów pozostawiało tylko czarne smugi na asfalcie. Czuliśmy się na nim niczym Cadalora czy Abe, obsługując niezwykle skuteczne hamulce i wykorzystując bez reszty nadzwyczajną stabilność podwozia. Yamaha zyskała również najwyższą ocenę za jazdę szosową. Jej silnik jest o oczko lepszy niż jednostki napędowe konkurentów, a wspaniała zwrotność czyni z niej zabawkę na dwóch kołach. Poziom wykończenia i wyposażenie porównywalne są z Hondą. Testowana Yamaha pochodziła z serii informacyjnej. Do produkcji seryjnej trafią egzemplarze po pewnych poprawkach, między innymi w zestrojeniu podwozia. Oby tylko nie na gorzej. Drugie miejsce w klasyfikacji szosowej zajęła Honda, przegrała jednak na torze, zajmując tam ostatnie miejsce. Na szosie udowadnia, że moc silnika to nie wszystko. Ważne jest, by w codziennej

eksploatacji mieć do dyspozycji równomierną i spokojną charakterystykę silnika oraz komfortowe podwozie. To dowód również na to, że 16-calowe koło z przodu nie musi powodować niestabilności podczas jazdy po nierównych nawierzchniach i momentu podnoszącego w łukach. Taki moment powstaje jednak często podczas szybkiej jazdy po torze, zwłaszcza przy gwałtownym hamowaniu na zakrętach. To jedna z przyczyn słomotnej porażki CBR 900 RR na torze wyścigowym. Na dodatek, układ kierowniczy wymagał używania dużej siły. Drugie miejsce Kawasaki na torze i trzecie w jeździe po zwykłych drogach może być pewnym zaskoczeniem, ale, niestety, olbrzymi potencjał silnika jest w nim często trudny do wykorzystania. Odczuwa się to głównie podczas codziennej eksploatacji. Co prawda, ZX-9 R umiunie zwrotnością i wygod-



Wszystkie motocykle testowano na takich samych oponach. Nowe ogumienie było myte przed jazdą

W przednich hamulcach Hondy pracują czterohoczkowe zaciski



Podnóżki Kawasaki zostały zupełnie starte podczas jazdy w zakrętach

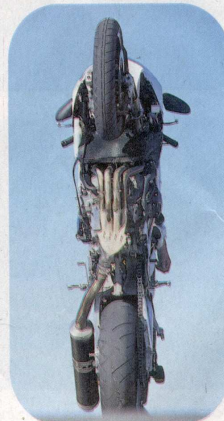
Po podniesieniu zbiornika paliwa R 1 uzyskujemy łatwy dostęp do filtra powietrza



Układ wydechowy Hondy - „4 w 2 w 1”



Układ wydechowy Kawasaki - „4 w 1”



Układ wydechowy Yamahy z systemem exup

Honda



CBR 900 RR

Silnik

Czterocylindrowy, czterosuwowy, rzędowy, chłodzony cieczą. Rozrząd typu DOHC, 4 zawory na cylinder, 4 gaźniki Keihin Ø 38 mm, rozrusznik elektryczny. Średnica cylindra/skok tłoka 71/58 mm, pojemność skokowa 919 cm³, stopień sprężania 11,1:1. Moc maksymalna 95,5 kW (130 KM) przy 10 500 obr./min, maksymalny moment obrotowy 92 Nm przy 8500 obr./min.

Przeniesienie napędu

Przełożenie wstępne kołami zębatymi, wielotarczowe sprzęgło w kąpielii olejowej, sześciostopniowa skrzynia biegów, łańcuch napędowy.

Podwozie

Rama grzbietowa z profili aluminiowych, z przodu widelec teleskopowy o średnicy rur nośnych 45 mm i skoku 120 mm, z tyłu aluminiowy wahacz wleczony podparty centralnym elementem resorującym-tłumiącym o skoku 125 mm. Hamulce: z przodu dwie tarcze Ø 310 mm, z tyłu tarcza Ø 220 mm. Ogumienie: z przodu 130/70 ZR 16, z tyłu 180/55 ZR 17.

Wymiary i masa

Rozstaw osi 1405 mm, odległość siedła od nawierzchni 800 mm, masa własna 202 kg, rozkład mas przód/tył 51/49 mm, pojemność zbiornika paliwa 18 dm³.

Osiągi

Prędkość maksymalna 258 km/h, przyspieszenie 0-100 km/h 3,3 s, przyspieszenie 0-200 km/h 10,7 s, przyspieszenie 60-120 km/h 10,8 s, zużycie paliwa przy 100/180 km/h 5,8/6,4 dm³/100 km, tor wyścigowy/szosa 10,7/6,0 dm³/100 km.

Importer

MOTOPOL Sp. z o.o.
41-935 Bytom-Sucha Góra
ul. Strzelców Bytomskich 364 A
tel./fax 032/289-53-89
CENA
37 860 zł (67 600 FF)

Kawasaki



ZX-9 R

Silnik

Czterocylindrowy, czterosuwowy, rzędowy, chłodzony cieczą. Rozrząd typu DOHC, 4 zawory na cylinder, cztery gaźniki Keihin Ø 40 mm, system wtórnego obiegu powietrza (dopalenie spalin), rozrusznik elektryczny. Średnica cylindra/skok tłoka 75/50,9 mm, pojemność skokowa 899 cm³, stopień sprężania 11,5:1. Moc maksymalna 105 kW (143 KM) przy 11 000 obr./min, maksymalny moment obrotowy 101 Nm przy 9000 obr./min.

Przeniesienie napędu

Przełożenie wstępne kołami zębatymi, wielotarczowe sprzęgło w kąpielii olejowej, sześciostopniowa skrzynia biegów, łańcuch napędowy.

Podwozie

Rama grzbietowa z profili aluminiowych, z przodu widelec teleskopowy o średnicy rur nośnych 46 mm i skoku 120 mm, z tyłu aluminiowy wahacz wleczony podparty centralnym elementem resorującym-tłumiącym o skoku 130 mm. Hamulce: z przodu dwie tarcze Ø 296 mm, z tyłu tarcza Ø 220 mm. Ogumienie: z przodu 120/70 ZR 17, z tyłu 180/55 ZR 17.

Wymiary i masa

Rozstaw osi 1415 mm, odległość siedła od nawierzchni 800 mm, masa własna 211 kg, rozkład mas przód/tył 52/48%, pojemność zbiornika paliwa 19 dm³.

Osiągi

Prędkość maksymalna 274 km/h, przyspieszenie 0-100 km/h 3,3 s, przyspieszenie 0-200 km/h 9,4 s, przyspieszenie 60-120 km/h 8,7 s, zużycie paliwa przy 100/180 km/h 6,3/8,2 dm³/100 km, tor wyścigowy/szosa 10,0/6,5 dm³/100 km.

Importer

Carcade Sp. z o.o.
04-028 Warszawa
Al. Stanów Zjednoczonych
63/65, paw. A2
tel. 022/813-09-26
CENA
Ok. 42 000 zł

Yamaha



YZF 1000 R1

Silnik

Czterocylindrowy, czterosuwowy, rzędowy, chłodzony cieczą. Rozrząd typu DOHC, 5 zaworów na cylinder, 4 gaźniki Mikuni Ø 40 mm, zapłon cyfrowy, rozrusznik elektryczny. Średnica cylindra/skok tłoka 74/58 mm, pojemność skokowa 998 cm³, stopień sprężania 11,6:1. Moc maksymalna 110 kW (150 KM) przy 10 000 obr./min, maksymalny moment obrotowy 108 Nm przy 8500 obr./min.

Przeniesienie napędu

Przełożenie wstępne kołami zębatymi, wielotarczowe sprzęgło w kąpielii olejowej, sześciostopniowa skrzynia biegów, łańcuch napędowy.

Podwozie

Rama grzbietowa z profili aluminiowych, silnik jako element nośny, z przodu widelec teleskopowy typu upside-down o średnicy rur bocznych 41 mm i skoku 135 mm, z tyłu aluminiowy wahacz wleczony podparty centralnym elementem resorującym-tłumiącym o skoku 130 mm. Hamulce: z przodu dwie tarcze Ø 298 mm, z tyłu tarcza Ø 245 mm. Ogumienie: z przodu 120/70 ZR 17, z tyłu 190/50 ZR 17.

Wymiary i masa

Rozstaw osi 1395 mm, odległość siedła od nawierzchni 820 mm, masa własna 202 kg, rozkład mas przód/tył 50/50%, pojemność zbiornika paliwa 18 dm³.

Osiągi

Prędkość maksymalna 270 km, przyspieszenie 0-100 km/h 3,2 s, przyspieszenie 0-200 km/h 8,6 s, przyspieszenie 60-120 km/h 7,6 s, zużycie paliwa przy 100/180 km/h 4,8/8,4 dm³/100 km, tor wyścigowy/szosa 9,6/6,5 dm³/100 km.

Importer

Mitsui Motor Polska Sp. z o.o.
ul. Polczyńska 51
01-336 Warszawa
tel. 022/664-42-99
CENA
Ok. 42 000 zł (21 000 DM)

na pozycją, ale prowadzenie go przypomina raczej poskramianie bomby na kołach. Na torze sprawdza się sztywne zestrojenie zawieszeń, ale gwałtowna eksplozja mocy dopiero na wysokich obrotach sprawia prowadzącemu sporo problemów.

Opracował Dariusz Dobosz
fot. MPI



Deska rozdzielcza Hondy jest przejrzysta i dobrze wyposażona



Wskaźniki Kawasaki mają zdecydowanie sportowy charakter



U Yamahy króluje okrągły obrotomierz, ale w oczu rzuca się ciekotkryształiczny prędkościomierz

