

STYCZEŃ 2006

CENA 7,90 ZŁ
(W TYM VAT 7%)

ROK WYD. XIII NR 134
ISSN 1230-767X NR IND. 329274

TRZY PREMIERY

HONDA CBR 1000 RR FIREBLADE

YAMAHA
MT-03

SUZUKI
GSR 600



DIRT ZONE

OFF-ROAD I OKOLICE
DODATEK SPECJALNY



RAPORT Z JAZDY

YAMAHA
ROSS'IEGO





▲ Wheelie na Bładym to pikuś.

Od samego początku tej wyprawy prześladował mnie pech. Najpierw z powodu korków w ostatniej chwili zdążyłem na samolot. Gdy do niego wsiadłem, kapitan poinformował o wylocie późniejszym niż było napisane w rozkładzie. No ekstra. W ten sposób rosły moje szanse, by spóźnić się na prezentację nowego FireBlade'a, na którą zaproszono mnie parę tygodni wcześniej. Odliczałem dni do wylotu, a tu masz... Moją ciekawość podsycala superniespodzianka zapowiedziana przez organizatorów. Groziło, że zamiast nawijać kolejne okrążenia, będę kiblował na lotnisku. Nie ma co – jak pech, to pech.

Wreszcie jestem w Hiszpanii, ludzie z Hondy zabierają mnie szybko na tor. Przepadła mi tylko jedna sesja. Uff, moja ulga była ogromna. Błyskawiczna wizyta w szatni i po chwili stoję w kombinezonie przy moim bike'u. Nie ma czasu na pierdoły. Zakładając kask, mam tylko chwilę, aby kątem oka spojrzeć na maszynę. Ale i to wystarczy, żebym stwierdził, że nowy model sprawia wrażenie maszyny bardzo kompaktowej i świetnie wykonanej.

Przerzucam nogę nad płaską kanapą, a w tym czasie ktoś robi mi krótki wykład na temat zmian w nowym bike'u. Tylne zębatka ma więcej zębów (42 zamiast 40), po to by lepiej wykorzystać parametry silnika i żeby maszyna płynniej przyspieszała w zakrętach. Silnik kręci się teraz wyżej o 1000 obrotów i... Niestety, nic więcej nie usłyszałem. Jedyńka, palnik i już jestem na torze. Resztę powiedzą mi później. Kontrolne okrążenie, aby rozgrzać opony i poznać układ wi-

Raport z jazdy Honda CBR 1000 RR FireBlade

W silniku najnowszego FireBlade'a nie ma wprawdzie rewolucji, ale jest on jednak lepszy od poprzednika.

Tekst: Janos Vegh, zdjęcia: Zep Gori



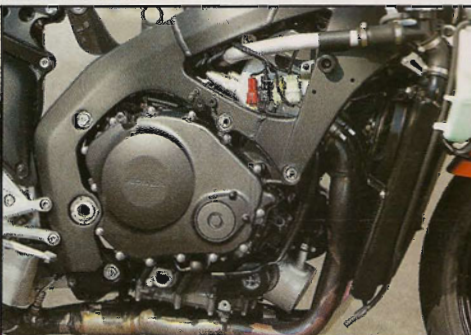
GEN S



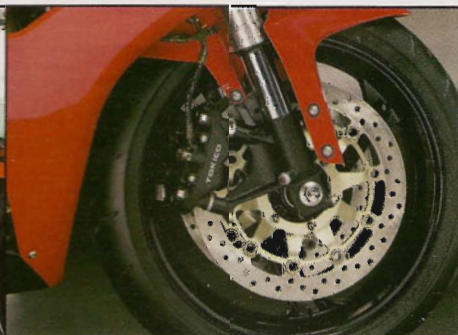
PORTOWCA



▲ Kokpit jak w rasowej wyścigówce – dominuje duży i czytelny obrotomierz.



▲ Dzięki drobnym korektom silnik ma lepsze parametry i charakterystykę.



▲ Hamulce – skuteczne i nie wymagają dużego nacisku. Łatwe dozowanie.

raży. Zdążyli mi powiedzieć, że zawiechy mają zmienione ustawienia. Jak dla mnie, są trochę za twarde. Zmieniłbym również ustawienia tłumienia. Przez kilka kolejnych kółek wyczuwam maszynę. Nagle na torze pojawiają się faceci z obsługi z flagami. Cholera, muszę zjechać do boksu, a zapowiedziała się świetna zabawa. Nie zdążyłem jeszcze zdjąć kasku, gdy dopadają mnie mechanicy i dopytują, czy wszystko jest OK. Proponują ustawienie zawiechy do indywidualnych potrzeb: – Wiesz – mówią – te nastawy zaproponowali wczoraj James Toseland i Sebastian Charpentier i nie każ-

dy czuje się dobrze na takiej maszynie. Klucze ruszają w ruch.

Popołudniowa sesja. Wyjeżdżam na tor, pełen luzik i zadowolenie. Wiem, że nie jestem spóźniony i będę mógł poszaleć. Kolejne okrążenia przejeżdżam coraz szybciej. Kurczę, w tych zawiechach drzemia naprawdę ogromne rezerwy! Kto nie ściga się wyczynowo, powinien zapomnieć o wymianie tylnego amortyzatora. Zamiast inwestować w drogie bajery, lepiej poświęcić trochę czasu i precyzyjnie ustawić amortyzator, dostosowując go do własnych przyzwyczajeń. Efekt korekt w ustawieniach za-

skoczył mnie całkowicie. Zawieszenia działały niezwykle precyzyjnie, bez względu na to, czy leciałem na maksa, czy lajtowo przejeżdżałem winkle. Motocykl stał się dużo stabilniejszy i mniej nerwowy podczas ostrego dawania w palnik. Po prostu super! Jasne – dużą zasługę w takim zachowaniu maszyny miały przeznaczone dla niej Bridgestone'y Battlax BT 015.

Trudno było znaleźć gości, którzy narzekaliby na heble FireBlade'a, mimo że czterotłoczkowe zaciski z przodu to dzisiaj żadna rewelka. Podobnie jak w ubiegłorocznym modelu, charakterystyka pracy

FireBlade Ten Kate Chrisa Vermeulena

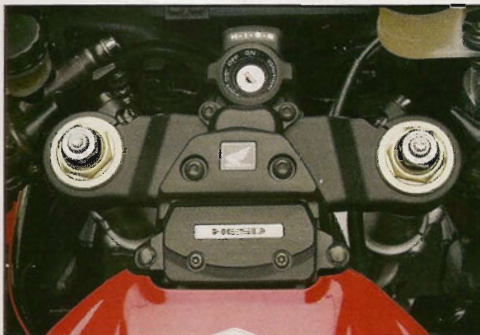
Zawsze chciałem wiedzieć, o ile szybszy jest motocykl z teamu wyścigowego od mojego superbike'a. 215 KM i 135 Nm momentu robią duże wrażenie. Wyjazd na tor pokazuje, jak duże są różnice. Mimo że ten motocykl zbudowano pod dyktando Vermeulena, wszystko w nim zaprojektowano jakby pod moje oczekiwania. Wyraźnie większą moc odczuwasz w średnim zakresie obrotów, co pozwala płynnie przyspieszać w virażach. Sposób przekazywania momentu jest liniowy. Nie ma tu mowy o jakichkolwiek dziurach w charakterystyce czy nieprzewidywalnej reakcji na odkręcenie gazu. Taka charakterystyka w połączeniu z bardzo neutralnymi zawieszeniami to gwarancja sukcesu. Przedni widelec jest niezwykle czuły, a przed shimmy chroni amortyzator skrętu firmy WP. Tylną zawiechę zestrojono tak precyzyjnie, że maszyna bez najmniejszego problemu na wyjściu z zakrętu lekko unosi przednie koło. A wszystko to odbywa się precyzyjnie. Gdybym miał taki motocykl, całymi dniami mógłbym robić wheelie. Hamulce działają przy najniższym naciśnięciu klamki. Podnóżki przykręcono jeszcze wyżej niż w mojej maszynie. W kokpicie zabrakło

miejsca dla obrotomierza. Jego rolę spełnia rząd diod. Przy 13 200 obr/min zapala się żółta, co każde sto obrotów kolejna. Chris zmienia biegi przy 13 500 obr/min, a gdy przekręci silnik, przy 14 000 obr/min działa ogranicznik. Motocyklem można latać podobnie jak maszyną seryjną już od 8000 obr/min. Użyto w niej wielu elementów zestawu HRC, takich jak tylny wahacz, osie kół czy zaciski hamulcowe.



▲ W wyścigowym kokpicie rolę obrotomierza przejął rząd diod.





▲ Elektronicznie sterowany amortyzator skrętu z progresywną charakterystyką.

hebli jest niemal liniowa. Siła potrzeba do ich obsługi jest nie za duża, nie za mała, taka w sam raz. Taka, byś nie musiał mieć uścisku Herkulesa, a równocześnie, żeby delikatne muśnięcie klamki nie stawiało motocykla na nosie.

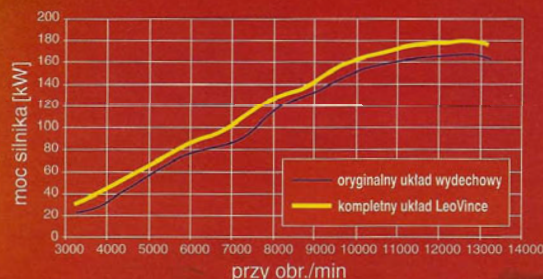
Tym, co zawsze lubiłem w mojej Hondzie, była dość równa, niemal liniowa charakterystyka mocy. W nowym FireBlade zachowanie jednostki powaliło mnie na kolana. Powiedzmy, że przyspieszasz z 5000 do 10 000 obr/min. Wystarczy do tego jeden szybki ruch manetką. Motocykl przyspiesza jakby był rakietą. A przy tym żadnych szarpnięć, zadławień. Prawdziwie ostra jazda za-



▲ Liniowa, pozbawiona dziur charakterystyka mocy oraz perfekcyjnie zestrojone zawieszenia pomagają szybko pokonywać wiraże.

LeoVince

IDEALNY UKŁAD DŹWIĘKU, KSZTAŁTU I MOCY!



www.leovince.com

MAREX motor MANKIEWICZ

Wyłączny importer i dystrybutor w Polsce:

LeoVince

UKŁADY WYDECHOWE

SilverTail
the Original
CUSTOM PIPES

IMPORTER TECHNIKI MOTOCYKLOWEJ

Tłumiki i układy wydechowe do wszystkich motocykli i skuterów

Pełna oferta i lista partnerów: www.leovince.pl

60-594 Poznań, ul. Dąbrowskiego 175A, tel. 061 84 76 888, info@marexmotor.pl

czyna się dopiero gdy wskazówka obrotomierza przekroczy 8000 obr/min. Wtedy od razu mocniej ściskasz ręczki kierownicy i martwisz się, że gałki oczne wpadną ci do środka. Przy 12 000 obr/min nadchodzi najwyższa pora na zmianę przełożenia. Jak przystało na Hondę, odbywa się to lekko i precyzyjnie.

Znakomite zawieszenia w połączeniu z mocnym silnikiem dają w tym przypadku specyficzny efekt. Na pewno nie jest to mieszanka wybuchowa, do której opanowania potrzebne są nie lada umiejętności. Tego FireBlade'a porównałbym raczej do człowieka, który z jednej

strony potrafi ostro zaszaleć, a z drugiej – umie zachować umiar, nie popada w przesadę. Dlatego widzę tego bike'a i jako śmigającego po torze z taką prędkością, że zamienia się w smugę, i jako sposób na

codzienne dojazdy do pracy/szkoły. Do wodom może być taka historia. Podczas prezentacji jeden z jej uczestników ciągle narzekał, że silnik jest zbyt spokojny, że nie da się tą maszyną szyb-

ko pokonać winki. Nie rozumiałem, czego facet się czepia, wsiedliśmy więc na bike'i i wylatujemy na tor. Przed długą patelnią ostre hamowanie, redukcja. W momencie wejścia w zakręt widzę, że motocyklem

lekko zarzuca, a koleś za mocno odkręcił gaz. Bike przepięknym slajdem pokonał cały winkel. Gdy ponownie gadaliśmy w boksie, nie wspominał już więcej o braku mocy, czy za spokojnej charakterystyce. Zachwalał wyważenie i zestrojenie zawieszeń, które uratowały mu tylek. Naprawdę ten motocykl wybacza wiele drobnych potknięć.

Nad torem wisi purpurowa pościata zachodzącego słońca. Zwijamy się do hotelu. Następnego dnia czekała nas wspomniana wcześniej niespodzianka. Miał nią być przejazd maszyną z teamu Ten Kate. Choć swego czasu na Hondzie FireBlade wygrałem dwustumilowy wyścig na Hungaroringu i cykl Adria Renen, ciekaw byłem, jak jeździ się rasowym superbikem, na którym ścigał się Chris Vermeulen. O tym w ramce na str. 12.

Nowy FireBlade wyglądem przypomina RC211V z MotoGP.

dane techniczne

■ Silnik

Rzędowy, czterocylindrowy, czterosuwowy, chłodzony cieczą, DOHC, cztery zawory na cylinder, smarowanie z mokrą miską olejową, wtrysk paliwa, średnica gardzieli 44 mm, elektryczny rozrusznik, akumulator 12 V/10 Ah, wielotarczowe, sterowane hydraulicznie sprzęgło mokre, skrzynia sześciobiegowa, napęd tylnego koła łańcuchem.
Śr. cyl. x skok tłoka 75,00 x 56,5 mm
Pojemność skokowa 998 cm³

Stopień sprężania

12,2:1

Moc maksymalna 172 KM (126,4 kW) przy 11 250 obr/min

Maks. moment obrotowy 114,5 Nm przy 10 000 obr/min

■ Podwozie

Rama grzbietowa z profili aluminiowych, widetec upside-down, śr. goleni 43 mm, regulacja napięcia sprężyn oraz tłumienia dobitcia i odbicia, z tyłu aluminiowy wahacz, centralny amorty-

zator, 13-pozycyjna regulacja napięcia sprężyny, regulacja tłumienia dobitcia i odbicia. Z przodu dwie tarcze hamulcowe o średnicy 320 mm, zacisk czterotłoczkowy, z tyłu jedna tarcza o śr. 220 mm, zacisk jednotłoczkowy.
Felgi aluminiowe 3,50 x 17; 5,0 x 17
Opony 120/70 ZR17; 190/50 ZR17

■ Wymiary i masy

Długość

2030 mm

Szerokość

790 mm

Wysokość

1118 mm

Rozstaw osi

1408 mm

Kąt główki ramy

66,5°

Wyprzedzenie

160 mm

Wysokość kanapy

831 mm

Masa sucha

176 kg

Masa całkowita

253 kg

Poj. zb. paliwa/rezerwa

18/4 l

■ Cena

jeszcze nieustalona

