

KONKURS!
str. 92

TESTY
BUELL LIGHTNING I FIREBOLT
TRIUMPH DAYTONA

TECHNIKA
NAPRAWIAMY
MOTOCYKL

SUPERBIKE

JEDEN
CZYTELNIK
WYGRA
UNIKALNY
PŁASZCZ!

TEST GŁASÓW

NAGA PRAWDA

SUZUKI GSX1400

HONDA CB1300

KAWASAKI ZRX1200 R

YAMAHA XJR1300

MEGA TEST LITRÓWEK

ZAGRAJMY OSTRO W 1000

SUZUKI GSX-R1000

KONTRA

YAMAHA YZF-R1

HONDA FIREBLADE

KAWASAKI ZX-9R



DUCATI

**MATRIX
DUCATI 998**

TECHNIKA
FELGI

ISSN 1509-5282



09

*1000 cm³ Superbikes
Test grupowy*

GENERATOR MOCY

Podrasowana, nowa Suzuki GSX-R1000 podgrzewa temperaturę w swojej klasie. Aby przekonać się, który z motocykli dostanie tę nieosiągalną trzecią gwiazdkę Michelin – zaserwowaliśmy Alowi Fresco testy na drogach i torze.

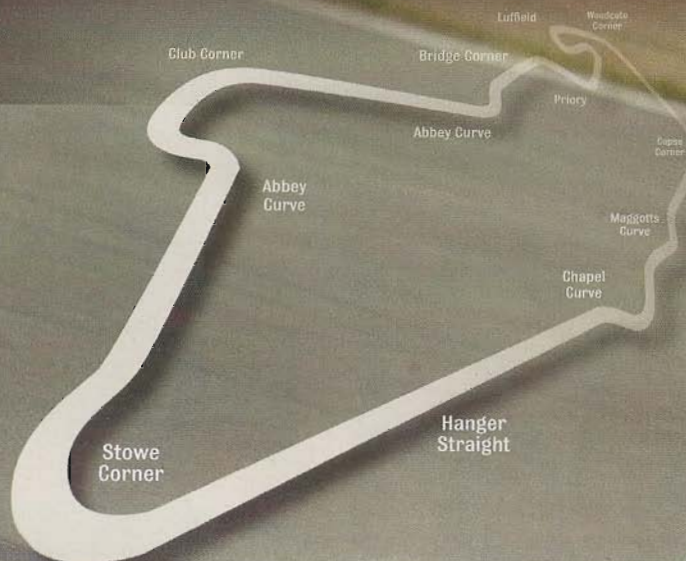
Tekst: Jonathan Pearson Foto: Chris Brown



RY



1000 cm³ Superbikes Test grupowy



Silverstone: plan toru

Zakręt jeden, zagajnik (Copse) i most (Bridge) prowadzące do klasztoru (Priory) to „narożniki z jajami” ze świetną widocznością i takimi prędkościami z jakimi ma się do czynienia wyłącznie na torach GP. Zimowe inwestycje w wysokości 4 milionów funtów, w miejsce zakrętu słynnego na całym świecie – Woodcote, po którym zaczyna się końcowa prosta, wprowadziły beznadziejne zmiany dostosowane do BSB. Niestety

to rozwiązanie zostanie w przyszłości powielone również w wielu innych przypadkach. Najprawdopodobniej jest to najwolniejszy zakręt na świecie i w pełni zasługuje na określenie Mickey Mouse. Został zaprojektowany przez FIM, przerażoną widokiem tego, co miało miejsce na zeszłorocznej, mokrej rundzie WSB.



Honda
CBR954RR FireBlade



Yamaha
YZF-R1



Suzuki
GSX-R1000

Kawasaki
ZX-9R

GENERATORY MOCY

KLASA „LITRÓWEK” 2003 ROKU W KARNYM SZEREGU

W tym roku lista gości zaproszonych na bankiet „tysiączek” jest niezwykle ekscytująca i godna każdego, najbardziej ekskluzywnego lokalu na świecie. Główne dania, tradycyjne potrawy, wymyślne sosy i desery tak słodkie – jak tylko można sobie wyobrazić – ustawiają się w kolejce do twojego żołądka.

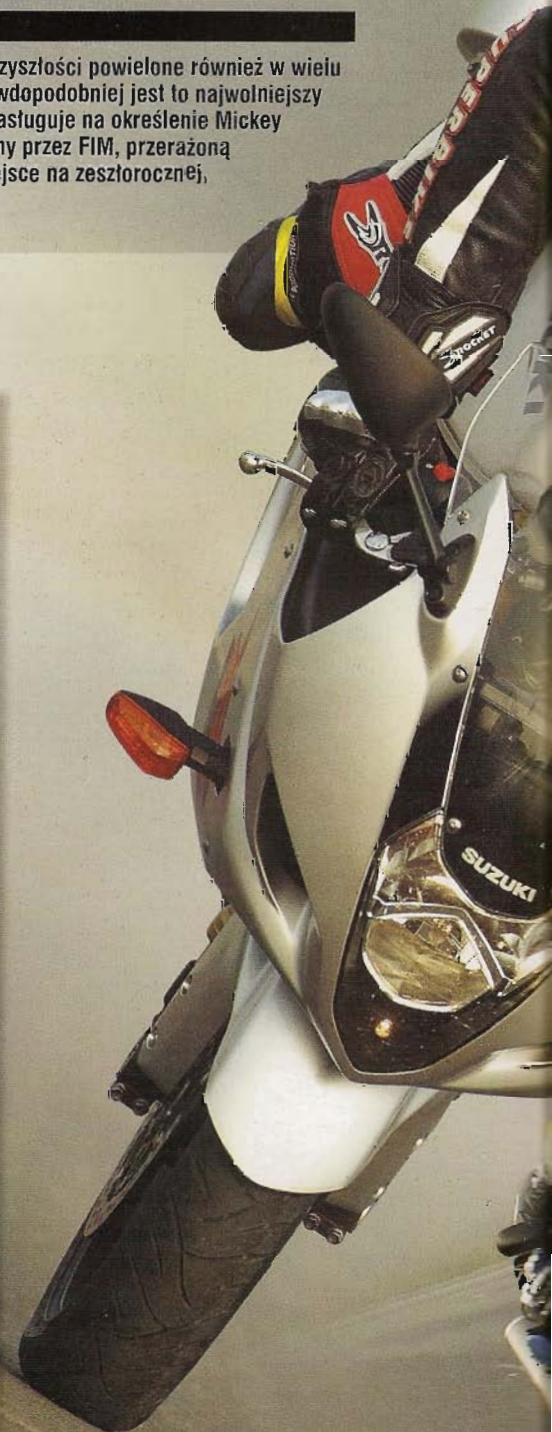
Wprowadzenie w 2001 roku Suzuki GSX-R1000, (wśród spragnionych wielkiej mocy) wywołało istne szaleństwo. Kiedy wreszcie pierwsi padlinożercy poprzębiali sobie kości, opinie na jego temat, (wśród pozostałych, zaproszonych gości) były podzielone. Po prostu, dla wielu to czym była ta maszyna, przerosło ich siły. W tym roku pojawia się wersja K3 GSX-R – lżejsza, odporniejsza, przyprawiona aromatem z MotoGP.

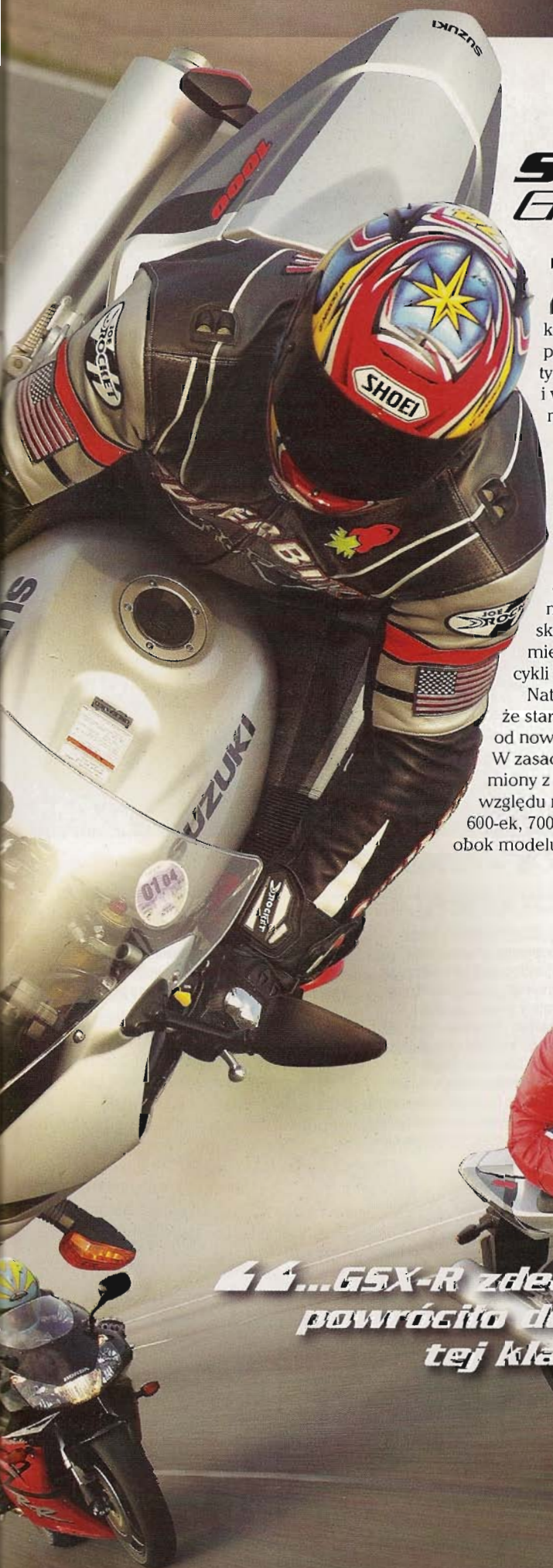
Zeszłoroczny test litrówek wykazał, że kucharze przyrządzający R1 zaproponowali najbardziej wyrafinowane danie, łącząc

ostrą jazdę z niezłą prezentacją i z prawdziwą klasą. Na sezon 2003 nadal znajduje się ono w rubryce – „szef kuchni poleca”

Honda FireBlade powróciła odchudzona, zachowując jednak masę smaczków z poprzedniego roku. Kiedy rozżarzoną niemal do czerwoności wydobędziemy z popiołu, nadal smakuje tak samo. Innego aromatu nadaje jedynie nowy lakier zapożyczony z RCV211V. Wyścigowe sukcesy Blade'a podzielone zostały na małe porcje w 2002 r. Dobra proporcja ceny do jakości i przydatność w podróży, uczyniły ją przebojem przydrożnych kafejek.

Ostatni w menu, Kawasaki ZX-9R, został stworzony przez Angus Steak House. Wbrew przebiegającemu postępowi standardów kulinarnych, jego mięsiste kształty pozostawiają dużo w aspekcie soczystości. Przeróbki z 2002 r. uwolniły na talerzu trochę miejsca dla kilku ziarenek groszku i obniżyły zawartość tłuszczu.





Suzuki GSX-R1000

Zaraz po wyjściu z vana szukamy dogodnej pozycji do fotek. Na drodze klasy B znajdujemy ładną prostą, łączącą gładkie przeloty z niewygodnymi zakrętami i wystarczającą ilością nierówności, podskoków oraz zmian kierunków, żeby sprawdzić w boju każdy motocykl. Jest to taki typ drogi, na którym zabłyśnie duży motocykl sportowy. Elastyczny moment obrotowy łączy się z pełną prędkością, podczas gdy dodatkowa waga (w porównaniu do 600-ki) mocniej przyciska maszynę do drogi. Świetne miejsce dla porównywania motocykli i rozpoczęcia testu.

Natychmiast dotarło do nas, że stary model nie różni się wiele od nowego Suzuki GSX-R1000. W zasadzie, będziesz dobrze obznajomiony z masą każdego GSX-R – bez względu na to, czy jesteś weteranem 600-ek, 700-ek czy 1100. Postawiony obok modelu K2 2002 r., odróżnia się

jednak stylizacją, jest również zauważalnie szczuplejszy. Zasiądź za modelem K3, a dostrzeżesz, że te subtelne zmiany stanowią jednak dużą różnicę. Odległość rąk od kolan jest teraz mniejsza, a mniejszy i węższy zbiornik oraz konsola wywierają lepsze wrażenie. W efekcie, motocykl wygląda na mniejszy i bardziej zrywny. Tak jak powiedział Simon Roots w swoim raporcie z premiery, „GSX-R wreszcie dogania Blade'a i R1” (co przesuwą ZX-R dalej, ku hermetycznej klasie sport-tourerów).

Ale czy to wrażenie ma swoje przeniesienie z toru na drogę? Czy rzeczywiście Suzuki daje się prowadzić bardziej w stylu R1 i Blade'a, czy też nadal przypomina krążownik? Odpowiedź brzmi – „tak” – lepiej radzi sobie w obydwu sytuacjach. Ostrzejsza rama GSX-R zapożyczona z MotoGP ma mniejszy kąt główki ramy i wyprzedzenie zmniejszone o 5 mm. Lepsze rozłożenie ciężaru rzeczywiście sprawia, iż GSX-R zachowuje się podobnie do Blade'a i R1. Na drodze nadal istnieje to wszechogarniające poczucie pędu, teraz (dzięki zwiększonej mocy silnika) jeszcze nawet silniejsze.

◀...GSX-R zdecydowanie
powróciło do czołówki
tej klasy...▶



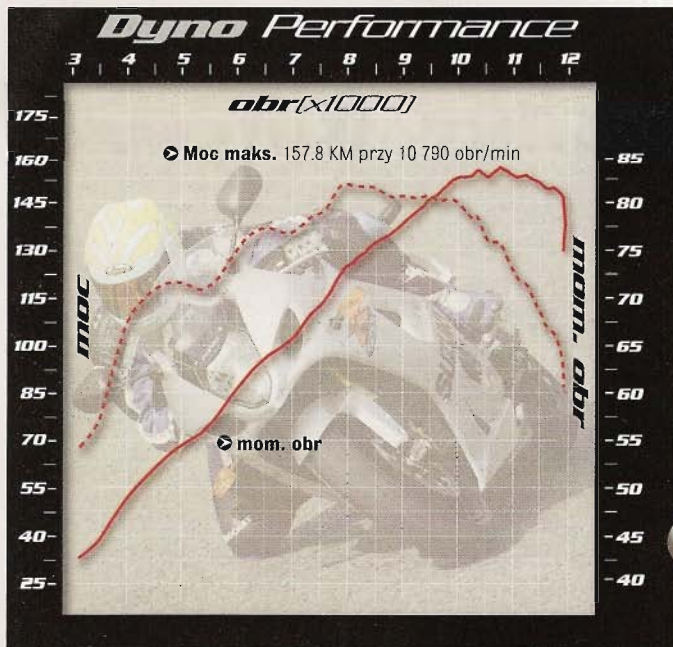
GENERATORY MOCY

FireBlade - R1 - GSX-R1000 - ZX-9R



AMORTYZATOR SKRĘTU GSX-R

Można się było spodziewać, że każdy z motocykli będzie wyposażony w amortyzator skrętu – w końcu każda „torówka” go ma, a wpływ doświadczeń czerpanych z wyścigów jest przecież zauważalny w każdej innej części motocykla. Suzuki ma doświadczenie w standardowych amortyzatorach. Szczególnie od czasów niezbędnego montażu w żywotnym TL1000S, wyposaża się w nie sportowe motocykle tej marki. Nie jest to jakiś egzotyczny element GSX-Ra – to prosty (lub skomplikowany w zależności od rozwiązania, z regulacją siły tłumienia lub bez), hydrauliczny element, zapobiegający niekontrolowanemu ruchom kierownicy, przechodzącym z czasem w walenie po boku i utratę sterowności. Na ogół dobrze wywiązuje się ze swego zadania, ale może powodować kłopoty przy jeździe w zimniejsze dni (wskutek zgęstnienia oleju) – jednak poprawa tego stanu jest możliwa. Zamocowanie amortyzatora jest także kwestią polityki. Honda niezwykle drobniawczo podchodzi do tej kwestii deklarując, że nigdy nie założy amortyzatora skrętu w motocyklu przeznaczonym do zwykłej eksploatacji, bo taka zmiana źle wpływa na ramę. Nie robi ustępstw nawet pomimo pewnej „nerwowości”, towarzyszącej wielu kierowcom Blade’a. R1 z kolei jest dostatecznie stabilna i bez niego, podczas gdy Kawasaki zamontowało potężny amortyzator na ramie ZX-9R, co przy najbardziej stabilnym i najmniej przyjaznym torom wyścigowym motocyklu – jest ironią losu.



160 KM na tylnym kole 168 kilogramowego podwozia! Z pewnością ludzie w Suzuki nie uznają teorii – „więcej – oznacza mniej”. W jakiś sposób wymóździli jeszcze osiem koni

Oceny osiągnięć*

SILNIK	98%	OGÓŁEM 98%
RAMA	98%	
HAMULCE	97%	
STYLITYKA	96%	

*Oceny odnoszą się wyłącznie do tego testu

GSX-R1000

Informacje techniczne

Tegoroczny GSX-R poddany został szeroko zakrojonym ulepszeniom. Najbardziej widoczny jest wyszczuplony kształt owiewki, ostrzej osadzony reflektor i wloty powietrza bliżej strefy wysokiego ciśnienia – pośrodku owiewki. Przód wieńczą rury widelca DLC i radialne hamulce. Silnik przeszedł pomniejsze, zwiększające moc modyfikacje – przejścia pomiędzy przylegającymi cylindrami zmniejszają straty spowodowane przepływem cie-

czy, a wtrysk paliwa i układ wydechowy zostały dodatkowo dopieszczone. Inne modyfikacje to (między innymi) „diodowe lampy ogonowe LED” i nowe zegary z sygnalizacją zmiany biegów.





➤ Maszyna porusza się pod tobą, ale nie w sposób, który sugerowałby, że rama to krok projektantów wstecz, raczej do przodu – bo pozwala pojechać szybciej i bezpieczniej. W tym aspekcie, oznacza to nacisk na drogowe opony Bridgestone'a i jeżeli zamierzasz spędzić wiele chwil ostro jeżdżąc po torze, to powinieneś wziąć po uwagę jakieś lepsze gumy od dostarczanych w komplecie.

To, jak chętnie wspanialszy silnik wypuszcza na asfalt 150 koni jest zdumiewające! Wytworzony w inny nieco sposób niż w K2 (które stanowczego kopa dostawało przy 10 000 obr/min), motor K3 „podobną ilość masła rozprowadza jeszcze równiej”.

Zdecydowanie najszybsza podczas testów prędkości, dochodząc do 286 km/h (pod delikatny wiatr czołowy), znalazła się w elitarnej firmie w Bruntingthorpe, gdzie zazwyczaj sprawdzamy takie rzeczy. Normalnie, tylko takie maszyny jak Hayabusa i ZX-12R są w stanie dojść do 290 km/h, w połowie drogi na pasie startowym.

GSX-R nie jest w stanie „pokryć precyzyjnych torów” kreślonych przez R1 i nie posiada tej łatwości ujeżdżania, charakteryzującej Blade, ale przeszedł cały kawał w ich kierunku. To samo uczucie co zawsze, skłania nas ku zaklasyfikowaniu go jako motocykla bardziej predysponowa-

nego na drogi – tyle, że teraz jest on nieco zwinniejszy niż poprzednio. David Jefferies wraz z kierowcami z Isle of Man, mający zamiar wykorzystania nowej GSX-R, powinni być całkiem zadowoleni, że Suzuki nie przeznaczyła tego motocykla do walki na krótkich dystansach.

Kolejnym punktem zaczeplenia (dla krytyków poprzedniego modelu) były hamulce. Na standardowy zestaw psoczył niejeden z kierowców. W warunkach „normalnej” jazdy łatwo temu zaradzić, zakładając sportowe, lepiej rozpraszające ciepło i wgryzające się w tarcze – sportowe klocki. To nie najtańsze rozwiązanie (przy takich osiąгах motocykla) wydaje się jednak koniecznością. Po dwóch latach pracy nad własnym K2 (najpierw w Superstock, a później w Superbike), Paul Young twierdzi, że w swojej maszynie pozostał przy standardowych klockach. Mówi, że były to jedyne klocki, które nie odmawiały pracy po tym, jak seryjne tarcze (zasady superstock nie zezwalają na wymianę tarcz) wykrzywiały się pod wpływem gorąca, gdzieś w połowie każdego wyścigu.

Cztery tłoczki i cztery zaciski ściskają teraz mniejsze tarcze. Jednomyślnie (co zaskakuje) wszyscy testujący zgodzili się, że to wielka poprawa, nie wywołująca niepewnych ruchów dźwigni podczas testów

prędkości albo długiego dnia na torze.

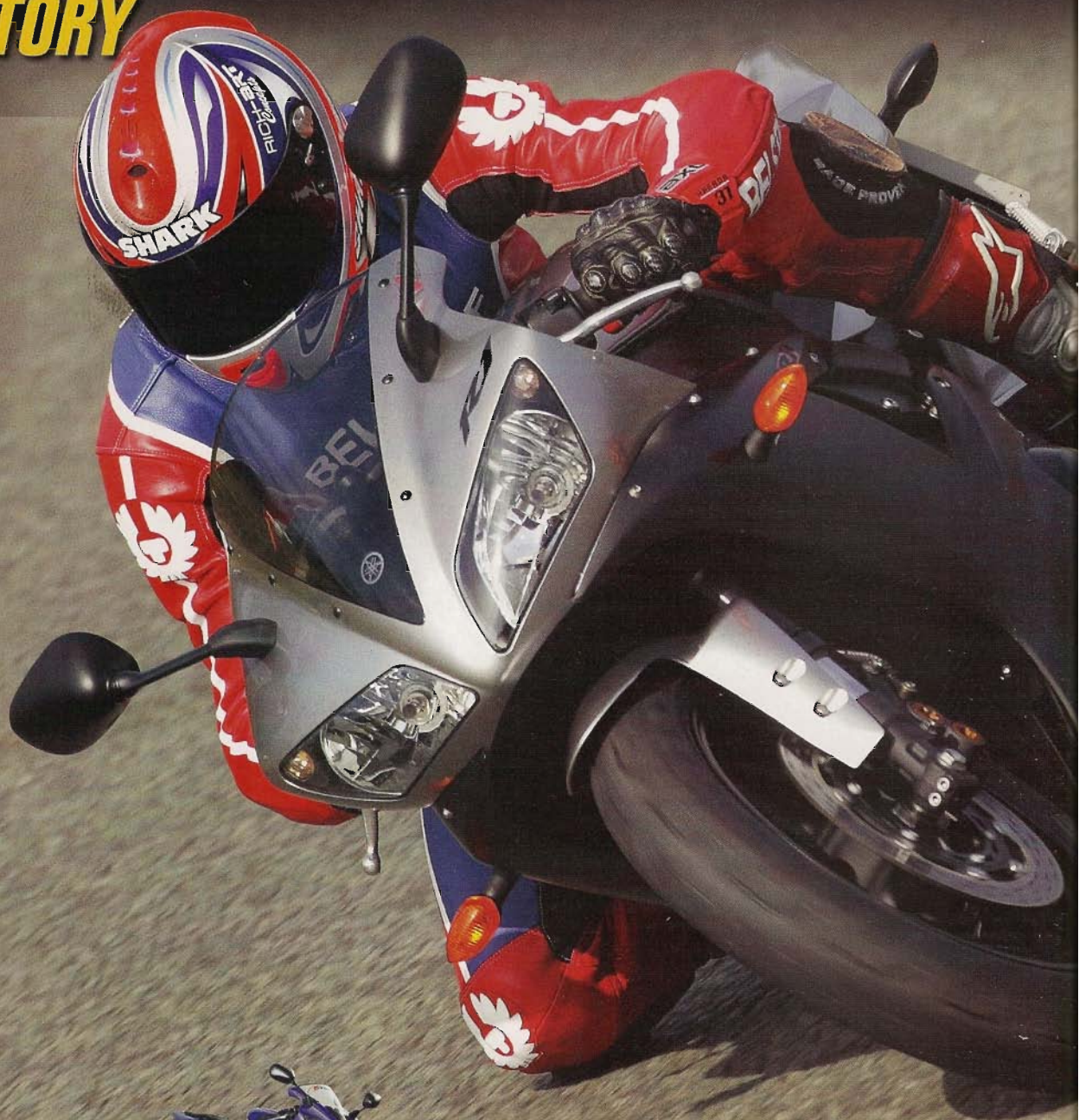
Jeżeli już, to w Suzuki przesadzili w drugą stronę, ponieważ działały tym ostrzej im bardziej się rozgrzały. „Właśnie wtedy, gdy chcę delikatnie obejść się z dźwignią, zaskakuje mocniej i sama z siebie hamuje z siłą hamulca węglowego”, powiedział Paul.

Im dłuższa trasa do wyhamowania, tym bardziej wyrafinowanej techniki trzeba było do kontroli nad przednim hamulcem.

Na trasie, gdzie warunki drogowe i bezpieczeństwa nie pozwalają na agresywną jazdę nie będzie to stanowiło problemu. I rzeczywiście, nie sta-nowiło, aż do-tarliśmy na Silverstone, gdzie w ogóle uzmysłowiliśmy sobie tę kwestię.

Obecnie, zsumowane osiągi GSX-R umieszczają go z powrotem na czele klasy. Rzadko się zdarza, że producent stawia czoła tak dokładnie wszystkim naszym zarzutom i dając to, czego chcemy. Narzekaliśmy na hamulce, więc zrobiono je tak dobrze, że niemal za dobrze. Kłapaliśmy o tym, że niewystarczająca jest skrętność ramy i brakuje kontroli, to zmienili parametry i przerobili rozkład ciężaru. Dodatkowo jeszcze dodali więcej mocy, zmniejszyli suchą wagę, sprawili, że wygląda jeszcze lepiej i utrzymali uczucie jazdy motocyklem szosowym. Czego

GENERATORY MOCY



Yamaha YZF-R1



Zeszczerocznym zwycięzca testu „Superbike Roku” nie potrzebuje dalszej prezentacji. Wygląd z klasą, niezależnie od kolorów jakie wybierzesz. Ostra jak żyłeta kontrola mocy w najwyższej klasy ramie, która teleportuje cię sprzed drzwi domu na linię startową. Motocykl zdaje się mówić: „Popatrz na mnie i powiedz mi – że nie jestem ładny. Skoro tak uważasz, to po co w ogóle zwróciłeś na mnie uwagę? Najwyraźniej nie masz serca do motocykli o sportowym zacięciu i do nowoczesnej technologii” – R1 jest arogancki, bo może sobie na to pozwolić. Nosi się tak, jak modelka z okładki, ale różni się tym, że w środku nie ma banalnej treści.

Możliwości hamowania i zwrotność R1 pozostają jego silnymi stronami. Atakująca pozycja rączek kierownicy oznacza, że ostre hamowanie przy wchodzeniu w wolne zakręty powoduje, iż niemal wyla-

tujesz przez przód, „rękoma przytrzymując się piasty koła”. Hamulce R1 przewyższają heble GSX-Ry w wyczuciu (ale nie sile) są też delikatniejsze co pozwala na zaaplikowanie takiej siły, jakiej potrzebujesz.

Podczas pisania tego testu, panowie Simon Roots i Paul Young dochrapali się odrobiny uwagi ze strony pielęgniarek. Ale nie tych ślicznych, drobniutkich dupecek w niebieskich uniformach (odpiętych u góry i krótkich na dole), raczej takich napakowanych, które rozbierają koleśki ze skór w celach medycznych, a nie seksualnych... W obydwu zaistniałych przypadkach poszło o brak zgody w kwestii, w którym kierunku pociągnąć R1.

Można by to zaliczyć na poczet błędów testującego (Simon nie był pierwszym dziennikarzem, który zabrał się za R1 na zimnych oponach – o nie!), ale gdy ktoś z doświadczeniem Youngiego robi coś

podobnego, to najwyższy czas zastanowić się dlaczego.

Dowody wskazują na problem spowodowany przez ramę R1. Możesz wprowadzać i rzucać tym motocyklem po narożnikach tak, jak żadnym innym z uczestników testu i nadal czuć się bezpiecznie – mając wszystko pod kontrolą. Powinieneś tylko dostrzec, jak nadwężone są twoje ręce po sesji na torze z R1 (w porównaniu do innych) i wówczas zdasz sobie sprawę, jak wiele z twojej wagi idzie na przód. W motocyklu wyścigowym jest to zaletą – szczególnie przy sztywniejszym i progresywnym przednim zawieszeniu, regulowanym tyle i wyścigowych gumach. Wtedy jest to dokładnie to, czego chcesz! Ale przy zastosowaniu na trasie, czyli miększym zawieszeniu i zwykłych oponach, fizyka ma więcej do powiedzenia. Obniżenie mocy przy ustawieniach „pod trasę” było

SZCZEGÓŁY O TYCH ROZBITYCH R1



Stali czytelnicy wiedzą, że nie ma takiej granicy, jakiej Superbike nie przekroczył w testach (tym razem mówimy o R1). Na przestrzeni ostatnich dwóch lat, sześć maszyn powróciło w kawałkach, z czego dwie z niniejszego testu. Tutaj Simon wrzuca srebrną piękność do rowu. Po środku mamy kolekcję części, jaka została po tym, jak Paul Young zjechał przy 210 km/h z toru na Silverstone.

szczególnie przy sztywniejszym i progresywnym przednim zawieszeniu, regulowanym tyle i wyścigowych gumach. Wtedy jest to dokładnie to, czego chcesz! Ale przy zastosowaniu na trasie, czyli miększym zawieszeniu i zwykłych oponach, fizyka ma więcej do powiedzenia. Obniżenie mocy przy ustawieniach „pod trasę” było zawsze problemem w R1. Jest to motocykl, który (z prezentowanych tutaj) najchętniej wpuści tył w taniec przy przyspieszaniu, szczególnie na zakrętach, przy okazji jeszcze mocniej ścierając oponę. Można sobie z tym poradzić poprzez usztywnienie zawieszenia. Pomocne okażą się także słuszne porady Paula dotyczące jazdy na R1 z przewagą wyścigowego, a nie drogowego stylu jazdy. Przede wszystkim chodzi o przerzucenie większej wagi ciała do przodu w zakrętach

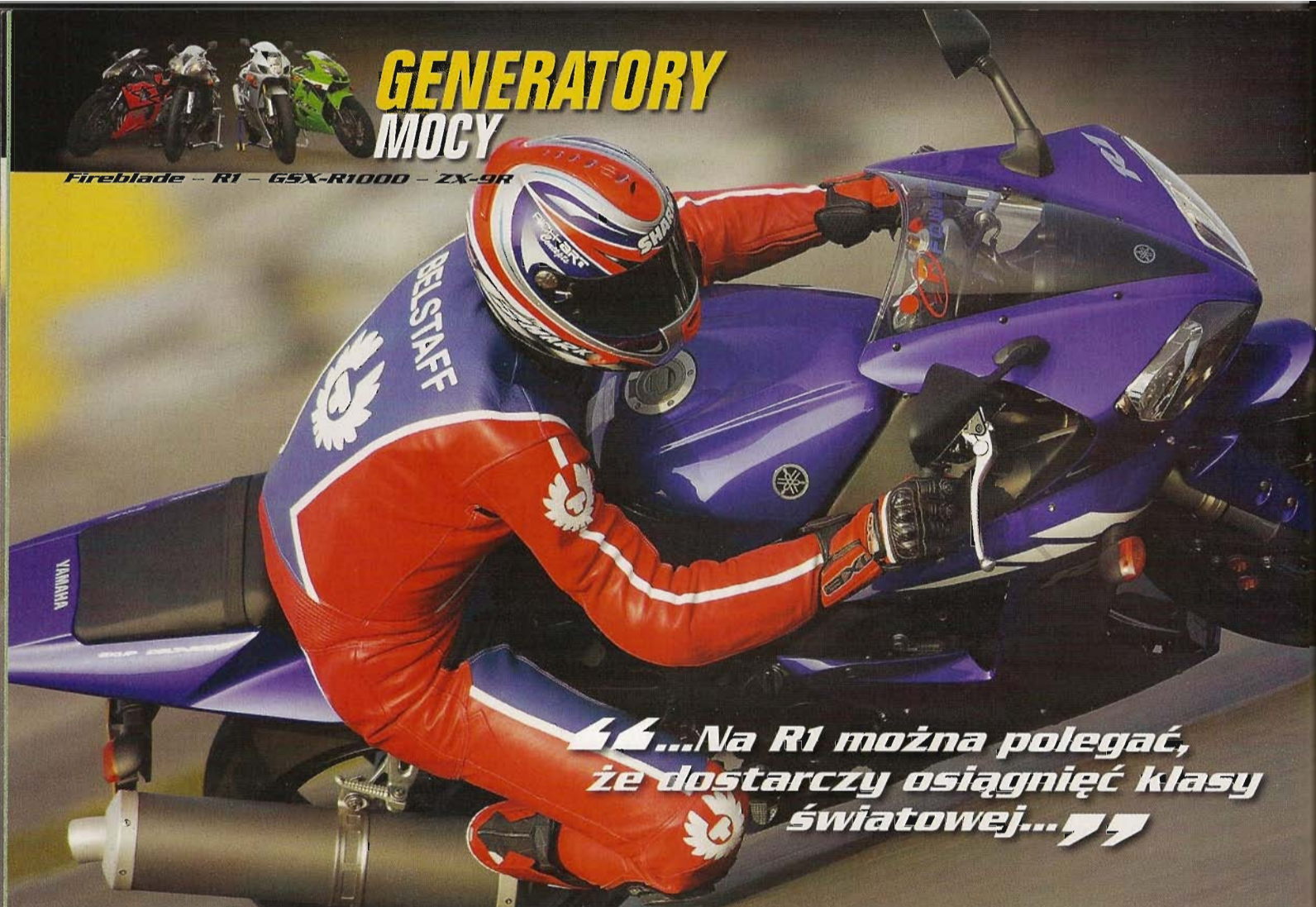
(czytaj – musisz bardziej wychylić swój łeb). Jednak nawet wówczas nabranie mocy jest kwestią cierpliwego czekania, czekania, czekania... aż wreszcie motocykl niemal stanie dęba przed otwarciem manetki.

Coś jest w dostarczaniu mocy, wadze i może reputacji R1, że nie osiągasz tego poziomu strachu, jaki towarzyszy ci na Suzuki. Może Yamaha daje poczucie takiej wygody, że masz ochotę jeszcze trochę ją pocisnąć. Kto wie, dlaczego rozwaliliśmy więcej R1 niż jakichkolwiek innych maszyn sportowych? Może dlatego, że więcej nimi jeździmy?

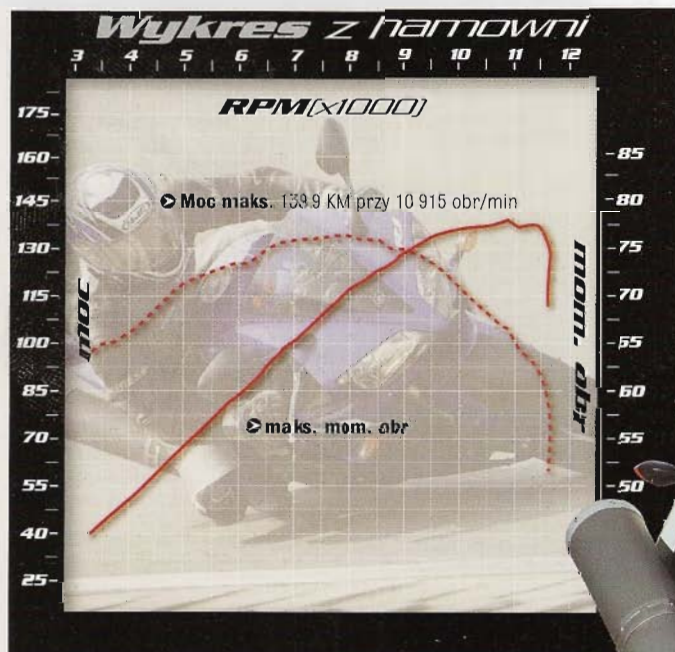
W każdym przypadku, wniosek jest taki, że R1 jest przykładem dylematu natury ostatecznej dla producenta. Jest to najlepszy zestaw do ostrej walki na torze, którego charakter trudno pogodzić z jazdą po drodze. Tak, jak mówi Paul, „Dziwnie testuje mi się te motocykle, bo po drogach

GENERATORY MOCY

Fireblade - R1 - GSX-R1000 - ZX-9R



...Na R1 można polegać,
że dostarczy osiągnięć klasy
światowej...



Nie jest tak, że nie da się niczego zarzucić, ale jest prawie doskonałe. Aż do 7500 obr/min, może powalczyć z GSX-R i dać podobnego kopa w dolnych zakresach. Wykres momentu obrotowego jest nietypowy w tym sensie, że zaczyna się tak wysoko i niewiele rośnie nim nastąpi końcowy spadek.

Oceny osiągnięć*

SILNIK	96%	OGÓŁEM 97%
RAMA	97%	
HAMULCE	96%	
STYLISTYKA	98%	

*Oceny odnoszą się wyłącznie do tego testu

YZF-R1

Informacje techniczne

Na rok 2003, R1 nie uległo zasadniczym zmianom. System wtrysku paliwa różnicuje przepływ i prędkość powietrza do silnika, podczas gdy elektroniczna jednostka kontrolna (używając zestawu czujników), wylicza dokładny moment i ilość paliwa, dostarczonego przez wtryskiwacz. Przednie zawieszenie to długie upside-downy, współpracujące z odnowionymi hamulcami (czterotłoczkowe zaciski Thunde-

race Sumimoto i tarcze o śr. 298 mm). W tylnym zawieszeniu pracuje regulowany amortyzator centralny.



• w ogóle nie poruszam się motorem. Więc mój osąd opieram na tym, jak dalece odbiegają od motocykli wyścigowych – kierując się tym parametrem, R1 znajduje się najbliżej”.

Istnieją dwie drogi, którymi podążać mogą producenci: pójść na kompromis na rzecz masowej sprzedaży albo skoncentrować się na zwyciężaniu w wyścigach – jak Ducati ze swoimi 916/996/998/999 (klasyczny przykład motocykli sportowych, nie najlepiej przystosowanych do jazdy po drogach).

Wszystko to wyszło spod naszego pióra, żeby odwrócić uwagę od piękna R1. Obok iście Beckhamowskiego wyglądu wśród motocykli, nie da się przejść obojętnie (nie żebym miał jakieś zapędy w tym kierunku, nie zrozum mnie źle, ale sam musisz przyznać, że kapitan Anglii brzydki nie jest). Jeżeli chodzi o wyciągnięcie osiągnięć na światowym poziomie ot tak, z kapelusza, robi to tak dobrze, że trudno nie czuć się jak ktoś, kto zaliczył wszystkie modelki z Fashion TV – gdziekolwiek byś nie zjechał. Choć może i jest to pełne upojenie, uważaj na ten luźny tył, ponieważ może ci odgryźć dupę. •



KONSULTACJE

KENNY PRYDE

Przesiadka na Kawasaki na R1 przypomina jazdę mini-moto z gdzieś ukrytą turbosprężarką. Nie mogę doszukać się w tym motocyklu żadnych niedociągnięć. Wtrysk paliwa jest bardzo udany, nawet po zejściu z jedwabistego płynnego Kawasaki. Hamulce stanowią doskonałe połączenie mocy i wycucia, a silnik ma niesamowite odejście i świetnie ciągnie swoją masę. Pomimo wrażenia małych rozmiarów maszyny, stabilność nie stanowi problemu, jak ma to miejsce w FireBlade. Na obecnym etapie mogę jedynie powiedzieć: „aaah, jest piękny, podoba mi się w srebrnej oprawie, o tak!” I tyle, zszedłem do gadania o kolorze i kształcie. Ale, nie, zaraz, zaraz, wyświetlacz jest za mały i za nisko. Co ma znaczyć kup se Ermaxa!?



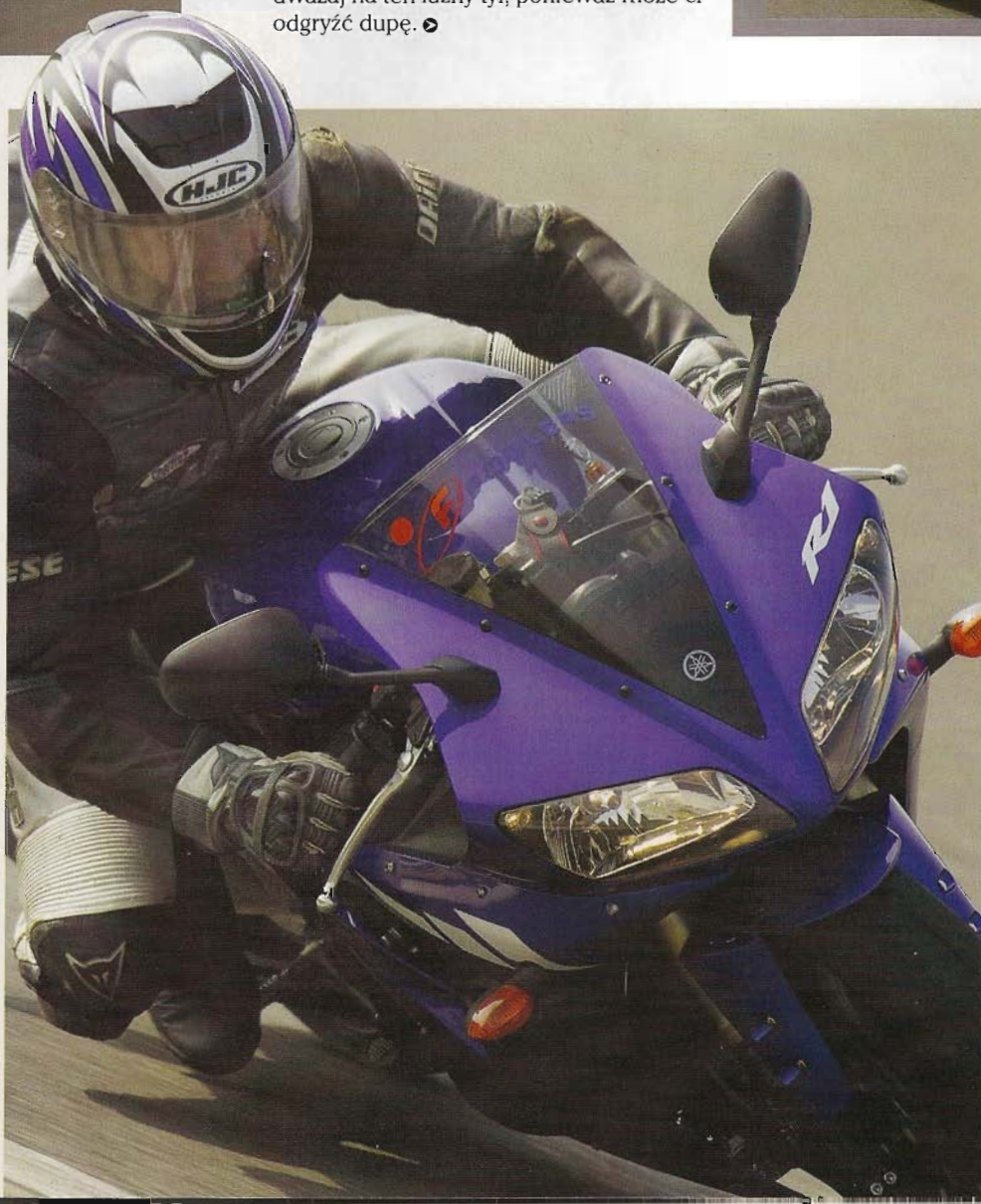
BRAK RAM AIR NA R1

Cztery motocykle o pojemności litra każdy podobnie wyglądają, ale każdy ma coś, co go wyróżnia. W przypadku R1 jest to brak wlotów ram air.

Kiedy w 2002 r. czekaliśmy, żeby obejrzeć nowego R1 z wtryskiem, każdy spodziewał się ujrzeć delikatną parę wlotów ram air w owiewce. Pierwsze R1 nie miało airboxa pod ciśnieniem (pozwala zwiększyć moc przy wyższych prędkościach) – w przeciwieństwie do swojego młodszego krewnego – R6. Z pewnością Yamaha nie mogła odmówić sobie możliwości dodania kilku koni do i tak potężnego już cielska.

W zasadzie, to nie. Firma utrzymuje, że w R1 chodziło raczej o moc i kontrolę, zamiast gonienia w piątkę tylko za wizerunkiem mocy Suzuki GSX-R1000. Zgadza się z tym, zeszłoroczne R1 było wzorcowym połączeniem mocy i sterowności w swojej klasie, na całej arenie motocykli sportowych. Ale Suzuki dostrzegło niszę i zdało się na atak z przeciwnej strony – polepszenia sterowności, hamowania i zawieszenia GSX-R, równocześnie podnosząc moc.

Fireblade Hondy stoi jakby pośrodku – wloty powietrza zostały zainstalowane w przedniej owiewce, żeby doprowadzać chłodne powietrze, ale nie ma wielkich otworów (w górnej owiewce) podnoszących ciśnienie powietrza, jak w GSX-R i ZX-9R.





GENERATORY MOCY

FireBlade - R1 - GSX-R1000 - ZX-9R

Stojąc w padoku na Silverstone, przejeżdżając się po drodze wszystkimi motocyklami (przez cztery dni i jednym dniu po torze), było dla nas jasne, że każda maszyna na swój sposób odniosła zwycięstwo i że różni testujący mieli swoje powody, aby faworyzować dany motocykl. Ustawienie tych maszyn w jakiegokolwiek klasyfikacji po kolei, nie było łatwym zadaniem, ale musieliśmy tego dokonać. Bez żadnych zmian na rok 2003 (poza jaskrawym lakierem nawiązującym do rajdowych tradycji RCV) Honda FireBlade zamierzała stanąć w szranki z Yamahą i Suzuki na kulawym koniu, ponieważ już w zeszłym roku nie odniosła sukcesu.

Ale jak zawsze, różnica pomiędzy pierwszym i trzecim miejscem jest niemal niezauważalna, więc nie można Hondy odrzucić bez uprzedniego zastanowienia.

Mocnymi stronami CBR są jej proporcje, luźny charakter i atletyczność. Tak jak mniejsza krewniaczka - CBR600RR, na ten motocykl najłatwiej jest wsiąść i po prostu przejechać szybką rundkę po torze. Jego gościnna i miła natura wita cię z otwartymi

mi rękoma, a następnie chętnie pomaga zrozumieć, jak niezwykle ekscytujące mogą być motocykle sportowe. FireBlade to coś więcej niż tylko podobieństwo odczuć wobec CBR600RR - on zachowuje się tak, jakby był równie mały i lekki. Na nieznanej trasie, gdzie zakręty okazują się nieprzewidywalnie ciaśniejsze, albo na torze, gdy zbyt ostro wszedłeś w pochylenie, FireBlade pierwszy rzuci się ku tobie z pomocą i razem wyjdziecie z opresji. To w takich momentach, gdy nagle potrzebujesz jeszcze trochę przedniego hamulca, albo odrobinę większego pochylenia, a nie

Honda CBR954RR FireBlade





“...Ręka Świętego na manetce jest konieczna do bezbolesnego przebycia tego odcinka...”

potrzebne ci bolesne konsekwencje twoich działań, Honda rozkwita. Na Silverstone był to jedyny motocykl, który wymagał tak mało pracy i szacunku, byś poczuł się bogiem toru. Być może jest to sprytna sztuczka ze strony Blade'a, ale faktem jest, że łatwiej dojść do jej ograniczeń niż w przypadku R1, czy GSX-R.

Ale – i jest to Ale z dużej litery, każdy, kto jeździł jakąkolwiek wersją FireBlade'a (w zasadzie tyczy się to wszystkich sportowych Hond o dużej pojemności) na przestrzeni ostatnich kilku lat, spodziewać się będzie tego, co jest nie do uniknięcia. Nowy zakręt, który zastąpił Woodcote, jest podstępny skurczybykiem i podkreśla, jak nic innego na świecie, zły wtrysk paliwa FireBlade. Przyspieszenie z ciasnego „prawoskrętnego”, po którym następuje łagodniejszy Luffield jest poprzedzone gwałtownym i ostrym hamowaniem przy dużym przechyle. Zanim jeszcze (próbując się wyrobić) zdążyś przeskoczyć na swoje drugie kolano obawiasz się, czy motocykl czasem nie utraci mocy w połowie skrętu. Pod każdym innym względem, Blade był najlepszym motocyklem, również jeśli chodzi o jego posłuszeństwo z radzeniem sobie z przeciążeniami, na oponach Bridgestona. Ale kilka szybkich zmian kierunku (przy raz odkręconej, raz zamkniętej manetce) potrzebnych do przeby-

cia całego kompleksu, okazało się niezwykle trudnieniami w przebiegu trasy w płynny sposób, a to dzięki beznadziejnemu (na niższych prędkościach) wtryskowi paliwa.

Można się spierać, czy do systemu wtryskowego Hondy trzeba przywyknąć, w efekcie końcowym doszlibyśmy do wniosku, że stanowi on słuszny kompromis na rzecz dokładności i szybkości reakcji. Po testach na wielu torach taka opinia przylgnęłaby do Hondy na dobre, ale na szczęście istnieje zakręt wykazujący coś zupełnie innego. Ręka Świętego na manetce jest konieczna do bezbolesnego przebycia tego odcinka, utrzymując pierwszą pozycję bez poobijania się. Najłatwiejsze okazało się utrzymanie maszyny na wyższym biegu przez kilka chwil w celu zmniejszenia obrotów i tym samym głębszego wejścia w zakręt. Każdy, kto posiada SP1 lub SP2 stwierdzi, że ten problem jest zwielokrotniony. To także nakłoniło Paula do wypowiedzi, że „ten wtrysk paliwa kompromituje cały motocykl. Ktoś, kto by się tym zajął naprawdę, dokonałby przełomu”.

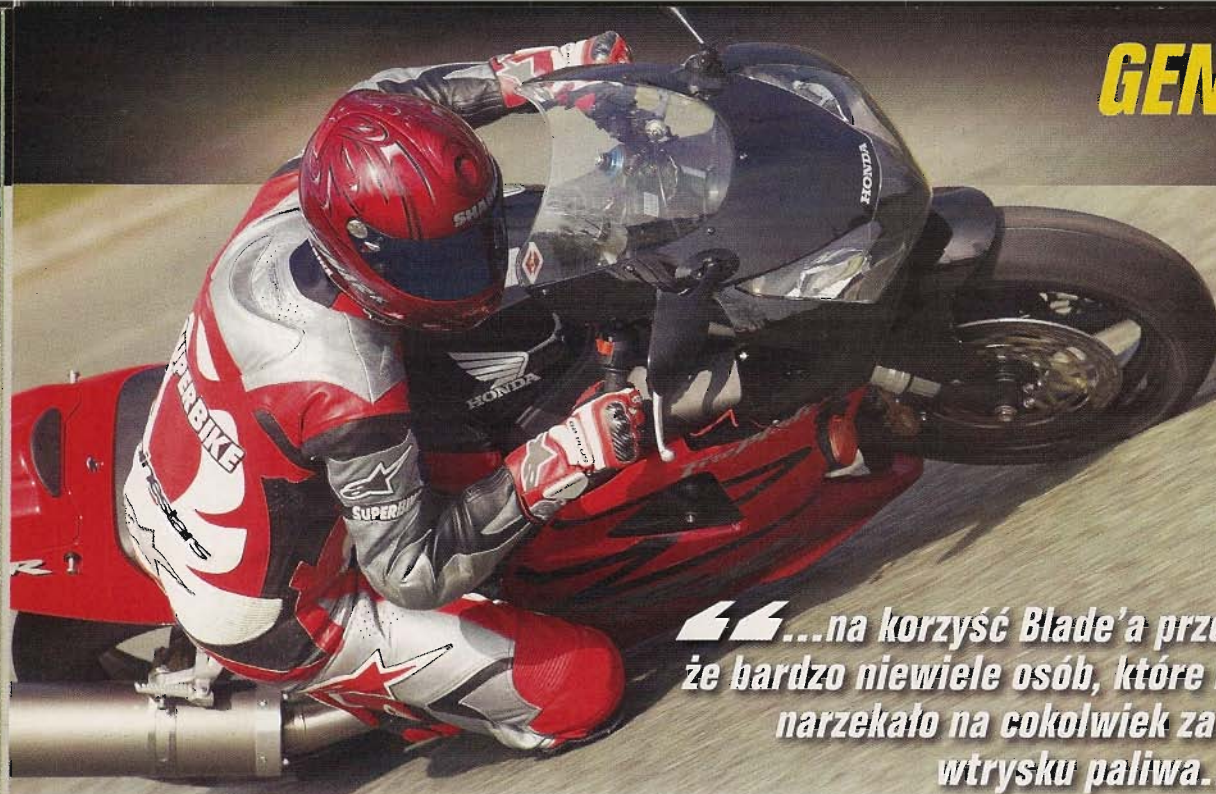
Jest jednak bardziej wszechstronna niż mogłoby się wydawać na pierwszy rzut oka. Toczenie się na trzecim biegu przy 30 km/h wysunęło Hondę na prowadzenie w konkurencji najszybszego przyrostu obrotów.



PRZEROŚNIĘTY WAHACZ

Cztery motocykle, wyglądają podobnie, ale każdy ma coś, co go wyróżnia. W przypadku FireBlade'a jest to wahacz utożony w kierunku silnika. Honda mówi na to „robota w typie Yagura”. Jak by się to nie nazywało, wahacz Hondy jest olbrzymi i wygląda na dziesięciokrotnie silniejszy niż w pozostałych motocyklach. Trochę dziwnie wygląda – zamiast przymocowania do potężnej ramy, wahacz Hondy zdaje się, że jest specjalnie przymocowany do czegośkolwiek – jest jednak przytwierdzony do silnika. Honda twierdzi, że podczas ostrej jazdy w zakrętach i przyspieszania, rama jest w ten sposób odizolowana od działania dodatkowych sił, jak również wpływa to pozytywnie na sztywność przy przenoszeniu momentu obrotowego.

Zapewnienie właściwej sztywności ramy jest zawsze twardym orzechem do zgryzienia. Problem leży w tym, jak stworzyć ramę dostatecznie sztywną, by wytrzymała oddziałujące na nią siły. Nowoczesne motocykle jednak borykają się z problemem zbyt dużej sztywności na zakrętach, więc zdaje się, że odrobina miękkości by nie zaszkodziła.

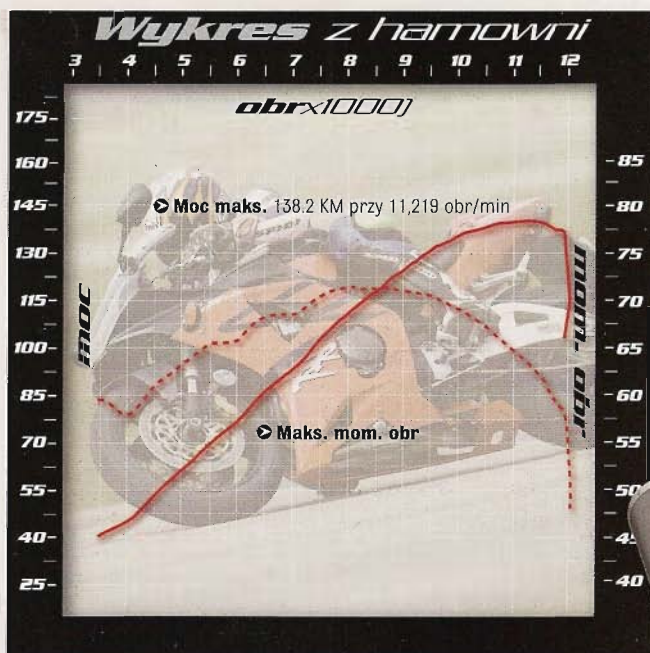


“...na korzyść Blade’a przemawia to, że bardzo niewiele osób, które na niego wsiadły narzekało na cokolwiek za wyjątkiem wtrysku paliwa...”

Wyższe obroty potrafią wpędzić tylne koło w niezły ruch, ale rzędowa czwórka Hondy pozwala na przyjęcie strategii „podkradania się”, przy zastosowaniu większego momentu obrotowego. Jednak to właśnie ta „komfortowa” cecha ostatecznie przeważa szalę (w naszym teście) na niekorzyść Hondy. Po prostu, jest to kompromis zmierzający do zadowolenia możliwościami jezdnyymi większości.

Równocześnie Honda musi zawieść mniejszość prawdziwych pasjonatów, znających się na ostrej jeździe. I mam na myśli prawdziwe znanstwo, bo chodzi tu o minimalne zaledwie różnice punktowe. Silnik wykazuje braki na torze i chociaż zmiany kierunków są łatwe, zarówno Paul i Dave skomentowali „brak czucia i pewności na przedzie”. Swoją udział w tym mają standardowe opony jak i

standardowe ustawienie zawieszenia. Zmienić gumy, może podnieść pozycję jezdnią, wówczas Blade ma szansę zostać zwycięzcą. Koniec końców, wszystko sprowadza się do twoich preferencji, ale na korzyść Blade’a przemawia to, że bardzo niewiele osób, które na niego wsiadły narzekało na cokolwiek za wyjątkiem wtrysku paliwa. Przy możliwościach różnorodnej krytyki, to nienajgorszy wynik.



Wykres mocy Blade’a wykazuje, że Honda włożyła w to dużo pracy. Tak jak przy R1, wykres momentu obrotowego odbiega od normy w swojej stosunkowo małej zmianie między dolnymi, a szczytowymi rejestrami.

FireBlade Informacje techniczne

Ładny, nowy lakier to jedyna zmiana wprowadzona do modelu 2003. Nadal jednak jest to projekt nad podziw zaawansowany pod wieloma względami, z potężnym skomputeryzowanym wtryskiem paliwa, skomplikowanym designem ramy i przekładnią biegów wysokiej jakości. Silnik jest ostatnią generacją 954 cm³ autorskiego projektu, z wtryskiem PGM-FI, zmienną geometrią systemów ssania i wydechu

HVIX i 42 mm gardzielami. Rama jest sztywniejsza od projektu z roku 2001, wraz z poprawionym mocowaniem tylnego amortyzatora. Cyfrowa tablica rozdzielcza zawiera wskaźnik zużycia paliwa i jest też znak firmowy HISS – chip w kluczyku zapobiegający kradzieży.



Oceny osiągnięć*

SILNIK	95%	OGÓŁEM 95%
RAMA	94%	
HAMULCE	97%	
STYLITYKA	94%	

*Oceny odnoszą się wyłącznie do tego testu



GENERATORY MOCY

FireBlade – R1 – GSX-R1000 – ZX-9R

Kawasaki ZX-9R

Kawasaki ZX-9R co roku ustawia się w rzędzie do testów litrowych motocykli sportowych. Koń jaki jest, każdy widzi. O ile nie jesteś właśnie właścicielem lub nie byłeś nim w przeszłości i nagle pojawiła się w tobie nutka nostalgii, to już dawno odpuściłeś sobie tego tłustego, zielonego kogucika. Wiem o tym, bo wszyscy to przerabialiśmy. Jedną z wielkich niesprawiedliwości dziennikarstwa motocyklowego jest to, że trzeba za każdym razem ogłosić zwycięzcę i przegranego testów grupowych. W przypadku Kawasaki, brak sprawiedliwości wyraża się w tym, że dopóki nie dadzą nam nowego ZX-9R (lub 10R), to będziemy wciąż zmuszeni to powtarzać.

W końcu maszyna, która od 1998 roku nie ulega żadnym modyfikacjom, zostanie zdeklasowana w większości kategorii. Powinno przynajmniej tak być, bo taka jest natura ewolucji. A czyż ZX-9R nie stanowi najdoskonalszej ilustracji tego, nad czym łamali głowy główni szefowie pod koniec zeszłego roku, kiedy przegrali z powodu niedostatecznego rozwoju w latach poprzednich? To stwierdzenie było wstępem do wprowadzenia na rynek ZX-6R model 2003. Dzięki niemu pojawiła się obietnica,

że nowe, odświeżone powietrze wywietrzy wreszcie kwaternę główną Zielonych. A w natłoku plotek wokół całkiem nowego (będącego w stadium rozwoju) ZX-10R i jego możliwości zwycięstw w wyścigach, możemy czuć się (przed sobą) usprawiedliwieni, że jesteśmy tacy niemili dla nic niewinnego starszaka ZX-9R. Byłoby to jednak nieuprzejme, nie tylko wobec Kawasaki, ale wobec wszystkich właścicieli, którzy mają świadomość tego, tak jak i my, że temu motocyklowi niewiele brakuje. W końcu, firma rzeczywiście twierdziła, że pierwsze prototypy ZX-RR na MotoGP zostały oparte na 9R. ZX-RR traci dwie sekundy na okrążeniu wobec Rossiego (to kilka mil na MotoGP), ale w prawdziwym świecie to nic nie znaczy. Dla większości z nas jest nawet czymś, czym 9R może się poszczycić, nawet

jeżeli RR jest już tylko dalekim krewnym.

Silnik o pojemności 899 cm³ jest rzeczą najbardziej niezwykłą w tym motocyklu. Wciąż trudno uwierzyć, że tak mocno trzyma się w tej firmie, ale tak właśnie jest, przy pewnym poziomie kierowcy i drogi. Oczywiście Suzuki rozciąga „swoje długie nogi” z łatwością, a R1 jest w stanie lepiej pojechać po linii – trzeba mu jednak oddać, że niewiele maszyn tak gładko pokonuje powolne narożniki jak 9R.

Jeżeli ciśniesz go trochę na trasie lub torze, to silne 900 cm³ może okazać się całkiem żwawe – szczególnie, jeżeli próbujesz złapać kolegów na GSX-R/Blade lub R1. Trzeba go nieźle powkręcać na obroty i napracować się, żeby naprawdę dużo z niego wycisnąć. Jest to niezawodną oznaką mniejszej mocy, tak samo jak ZX-7R lub ZX-6R potrzebowałyby coraz więcej gazu. ZX-9R oznacza najcięższą harowę (a raczej najmniej lekką w tym



Pomimo gwałtownego spadku przy Suzuki, krzywe dla ZX-9R porządnie odrywają się od dna i to właśnie pozwala na tak wspaniałe wychodzenie z zakrętów. Szkoda zatem, że średni zakres jest płaski, a na trasie właśnie na nim spędzasz większość czasu.

Oceny osiągnięć*

SILNIK	92%	OGÓŁEM 92%
RAMA	90%	
HAMULCE	94%	
STYLISTYKA	90%	

*Oceny odnoszą się wyłącznie do tego testu

ZX-9R

Informacje techniczne

ZX-9R zostało zaktualizowane na zeszły rok, ale nadal sprawia wrażenie projektu już leciwego. Częściowo winę za to ponoszą analogowe zegary i owiewka w stylu sports-tourera. Zdaje się, że również pod plastikiem Kawasaki najlepsze lata ma za sobą. Najbardziej oczywistą rzeczą są gaźniki dostarczające paliwo do silnika, ale brakuje również systemu zaworów wydechu lub zmiennej geometrii połączonej z wtryskiem

paliwa, którą ma FireBlade. Ramie brakuje także światełek i bajerów, jest konwencjonalną (aż po przednie widelce) aluminiową konstrukcją z pojedynczym amortyzatorem centralnym z tyłu.





wyczerpującym teście). Przednie koło nie podrywa się z taką łatwością do góry (na niższych obrotach), jak ma to miejsce w przypadku lepiej zasilanych mocą i paliwem rywali. Wymaga też większego podbijania obrotów, by osiągnąć najlepszy efekt.

Łatwo również skorzystać z całości przepustnicy i mocy ZX-9R.

Podczas gdy hamulce w ZX-9 dawały poczucie pewności, to hamulce Hondy otrzymały najlepsze noty. Wartość $10,3 \text{ m/s}^2$, w porównaniu do $10,5 \text{ m/s}^2$ w przypadku Hondy, nie wydaje się odbiegać daleko. Ale jeżeli hamowanie ze 160 km/h do zera zajmuje mniej więcej cztery sekundy, to, jeżeli obydwa motocykle jechałyby na ścianę, Honda zatrzymałaby się w ostatnim momencie przed zderzeniem, a Kawasaki miałoby jeszcze z metr drogi hamowania przed sobą (w momencie uderzenia). Wolę jednak kluczyki do Hondy.

Dodatkowa waga pozwala Kwakowi trzymać się mocno podczas hamowania. Na torze, Paul mówi „większa waga pcha Kawasaki znacznie dalej i wywołuje tendencje ku podsterowności, ale to również dodaje pewności, ponieważ w ten sposób wysyła poprawne komunikaty i prosi opone o słuszne rzeczy, żeby pomóc ci skrócić”.

Silniki gaźnikowe – tych rzeczy już się często nie widuje w dzisiejszych konstrukcjach. 9R wyróżnia się swoim bankiem

czterech Keihinów, ale dumnie stoi jako przedstawiciel dawnej mody pożeraczy paliwa. Gaźniki dobrze pracują, dostarczając płynnie mocy w całym zakresie obrotów i co najważniejsze, nie dają tego poczucia beznadziei towarzyszącego Hondzie.

Jedynym przypadkiem, w którym pojawiają się kłopoty jest sytuacja, kiedy musisz się nagle zatrzymać, jak ma to miejsce przy zagrożeniu życia. Kiedy silnik jest rozgrzany, dostarczane paliwo wysycha szybciej niż wodociąg w Barzecie, co wymusza wielokrotne przekręcanie kluczyka w stacyjce – w oczekiwaniu na pomoc ze strony sił koalicyjnych znajdujących się w baku.

„Trzeba się jakoś pozbyć tej wagi i będzie z niego dobry motocykl wyścigowy” powiedział Paul o późniejszej porze dnia na Silverstone. Dlaczego więcej teamów go nie wypróbowało? Może zmniejszenie ciężaru było zbyt trudnym zadaniem. Ale popularność 9R wśród kierowców jest niezaprzeczalna. Większą wagę może i trzeba mocniej wyciągać z zakrętów ale jej komfort i stabilność oznacza mniej kłopotów w wyścigach długodystansowych. Fanfary ogłaszające rekord Kawasaki w niezawodności, rozbrzmiewają nad większością maszyn tej marki, niczym grupa niezawodnie zapewniająca support na koncertowych trasach.



GAŹNIKI ZX-9R

Pod względem zasilania paliwem motocykle znajdują się mniej więcej dziesięć lat za samochodami. W 1994 r. niemal wszystkie pojazdy wyposażone były w wtrysk paliwa, co poprawiło emisję spalin, ekonomikę i osiągi. Ale z motocyklami było inaczej – po pierwsze zjawisko występowało w mniejszej skali, były trudności z wtryskiem w mniejszych silnikach i brak regulacji dotyczących emisji spalin aż do końcówki lat 1990. To wszystko stanowiło przeszkodę dla rozwoju wtrysku paliwa. Gaźniki ZX-9R ustawione są jak należy. Keihiny CV zapewniają wspianą równowagę pomiędzy właściwościami jeźdnymi, osiąganymi a ekonomiką i stanowią szczyt rozwoju gaźników. Dają płynną moc i dostarczają paliwo bez wielkiej mocy obliczeniowej wtrysku paliwa Suzuki SDTV, albo pochodzącego z Hondy PGM-FI. I tak żaden z nich nie może poszczycić się dostarczaniem paliwa na miarę karburatorów Keihina. Jak na ironię, najlepszym systemem wtryskowym okazuje się ten z R1, wyglądający jak gaźniki CV.

GENERATORY MOCY

FireBlade - R1 - GSX-R1000 - ZX-9R

ZWYCIĘZCĄ KLASY LITROWEJ JEST...

Jajecznicą – to moje ulubione danie. No, może z wyjątkiem niedzielnych poranków, wtedy jem jajka na miękko, a może lepsze byłoby jajko sadzone? I jakże mógłbym zapomnieć o jajku na bekonie? Dłaczego, do jasnej cholery, istnieje tyle sposobów na przyrządzenie jajek?

Ze skorupki wykluwają się natomiast cztery niesamowite motocykle. Różnice między nimi to ledwie ułamki, z których 95% z nas nie korzysta w 95% przypadków. Ale... ale jeżeli mamy być ze sobą szcze-

rzy, to 95% z nas nie myśli w ten sposób, ponieważ żądamy najlepszych rozwiązań. Pięcioprocentowa różnica obchodzi nas i w nią wkładamy nasze pieniądze.

Nie można zaprzeczyć, że najgorszy z czwórki, ZX-9R – jest (nie przymierzając) fantastycznym motocyklem. Jeżeli komukolwiek rzuciłoby się kluczyki do Kawasaki, nie byłoby narzekania. De facto, pierwsza reakcja testujących na temat tej maszyny zawierała w sobie nieco czci. „W zasadzie, to bardzo mi się podoba”

było zdaniem, które pojawiło się tak samo na ustach relatywnie niedoświadczonego Kenny'ego, jak starego wyjadacza Paula. To, co zrzuci Kwaka na dół, to zbyt duża waga i zdecydowanie wielkość. Problem z wizerunkiem jest nie do uniknięcia, chyba że poddany zostanie retuszowi w kierunku kształtów ZX-6R. Jeżeli plotki o ZX-10R są prawdziwe, to przyszły rok zapowiada się ciekawie.

Blade niemalże osiągnął wszystkie gwiazdy Ronaya Egona, ale skończyło się tylko na rekomendacji. W większości sytuacji, jego komfortowy charakter, mała bryła i czułe reakcje czynią go najbardziej przyjaznym. Pod wieloma względami, byłby to najlepszy materiał na pierwszy,

TESTOWANIE PRĘDKOŚCI I REJESTRACJA DANYCH

W tym miesiącu zadzwonił mi pan Boba „Sarnie” Graya, guru komputerowej rejestracji osiągnięć, żeby pomógł nam zmierzyć różnice w możliwościach testowanych motocykli. Bob korzysta z jednostki Datron microSat dla potrzeb pomiarów podstawowych jak maksymalna prędkość, przyspieszenie na ćwierć mili i siła hamowania. Jednostka ta jest bardzo dokładna i korzysta z sieci GPS żeby policzyć prędkość, co oznacza, że kalibracja jest niepotrzebna.

W celu zmierzenia hamowania wykorzystaliśmy znany w przemyśle standard – MFDD (Średnie w pełni osiągnięte hamowanie – Mean Fully Developed Deceleration). Test ten sprawdza

możliwości hamulców, przy zlikwidowanym efekcie nurkowania (przy hamowaniu). Żeby to osiągnąć, motor hamuje z dużej prędkości i na pierwsze 20% danych bierze się poprawkę, ponieważ kierowca wywiera na maszynę największy nacisk. Ostatnie 10% drogi również zostanie niewykorzystane, co pozostawi do pomiarów część hamowania najlepiej oddającą możliwości motocykla. Wartość wyrażona jest w metrach na sekundę.

Więc w każdej sekundzie hamowania, wehikuł będzie zmniejszał swoją prędkość (w metrach na sekundę) o podaną wartość. Wszystko to brzmi pięknie, ale i tak nasze zapędy zostały trochę zgąszone przez rozwalenie dwóch R1 o dzień wcześniej.



Honda FireBlade

V max: 159.61mph (257 km/h)
1/4 mili: - czas 10.80 s
1/4 mili: - prędkość 137.33 mph (221 km/h)

PRĘDKOŚĆ (mile/h)	CZAS (s)	ODLEGŁOŚĆ (m)
10	0.57	1.164
20	1.07	4.500
30	1.59	10.348
40	2.15	19.099
50	2.67	29.451
60	3.28	44.433
70	3.90	62.356
80	4.63	87.128
90	5.70	127.025
100	6.44	158.452
110	7.46	206.240
120	8.52	260.993
130	10.06	346.994
140	11.77	450.117
150	14.48	626.216
-	-	-
-	-	-

Najwyższy bieg

PRĘDKOŚĆ	CZAS	ODLEGŁOŚĆ
40	0	0
50	1.820	36.08
60	3.189	69.80
70	4.773	115.82
80	6.280	166.32
90	7.812	224.55
100	9.443	293.85
110	11.198	376.19
120	13.077	472.89

Kawasaki ZX-9R

V max: 160.82 mph (259 km/h)
1/4 mili: - czas 10.75 s
1/4 mili: - prędkość 136.36 mph (219 km/h)

PRĘDKOŚĆ (mile/h)	CZAS (s)	ODLEGŁOŚĆ (m)
10	0.59	1.194
20	1.08	4.455
30	1.56	9.846
40	2.08	17.945
50	2.63	29.220
60	3.22	43.608
70	3.89	63.359
80	4.82	94.907
90	5.46	119.093
100	6.26	153.232
110	7.91	229.398
120	9.01	286.365
130	11.04	399.815
140	12.84	508.518
150	15.60	687.677
-	-	-
-	-	-

Najwyższy bieg

PRĘDKOŚĆ	CZAS	ODLEGŁOŚĆ
40	0	0
50	2.037	40.89
60	3.717	82.16
70	5.395	130.95
80	7.225	192.34
90	9.213	267.98
100	11.145	349.96
110	12.963	435.29
120	14.943	537.16

Suzuki GSX-R1000

V max: 159.61 mph (257 km/h)
1/4 mili: - czas 10.80 s
1/4 mili: - prędkość 137.33 mph (221 km/h)

PRĘDKOŚĆ (mile/h)	CZAS (s)	ODLEGŁOŚĆ (m)
10	0.46	1.017
20	1.09	5.041
30	1.55	10.098
40	2.06	18.072
50	2.59	28.748
60	3.22	44.232
70	3.90	64.066
80	4.66	89.527
90	5.28	113.120
100	5.97	142.403
110	6.94	187.862
120	7.90	237.288
130	9.12	305.601
140	10.85	409.724
150	13.09	555.383
160	10.82	814.469
170	26.66	1544.838

Najwyższy bieg

PRĘDKOŚĆ	CZAS	ODLEGŁOŚĆ
40	0	0
50	1.594	32.11
60	3.192	71.27
70	4.503	109.35
80	5.820	153.53
90	7.208	206.30
100	8.563	263.85
110	9.984	330.53
120	11.469	406.88



GENERATORY MOCY

FireBlade - R1 - GSX-R1000 - ZX-9R

➤ duży motocykl sportowy. Oczywiście, jeżeli potrafisz znieść drgawki przy wtrysku na niższych prędkościach.

To pozostawia na arenie tylko dwóch graczy: R1 oraz GSX-R. Im szybciej i ostrzej pojedziesz, tym bardziej uwypuklają się różnice w temperamentach dwóch motocykli. Obydwa mają świetne ramy i wyposażone są w świetne silniki. W takim wyścigu, R1 najprawdopodobniej zostałoby złapane wcześniej.

Możliwości R1 na torze są klarowne. Ale wyścigowe tory nie stanowią ostatecznego kryterium i jak powiedział Paul Young – to, co czyni go tak świetnym na torze, tak bardzo przeszkadza na drodze. Ile rekordów okrążeń TT ma na swoim koncie Yamaha?

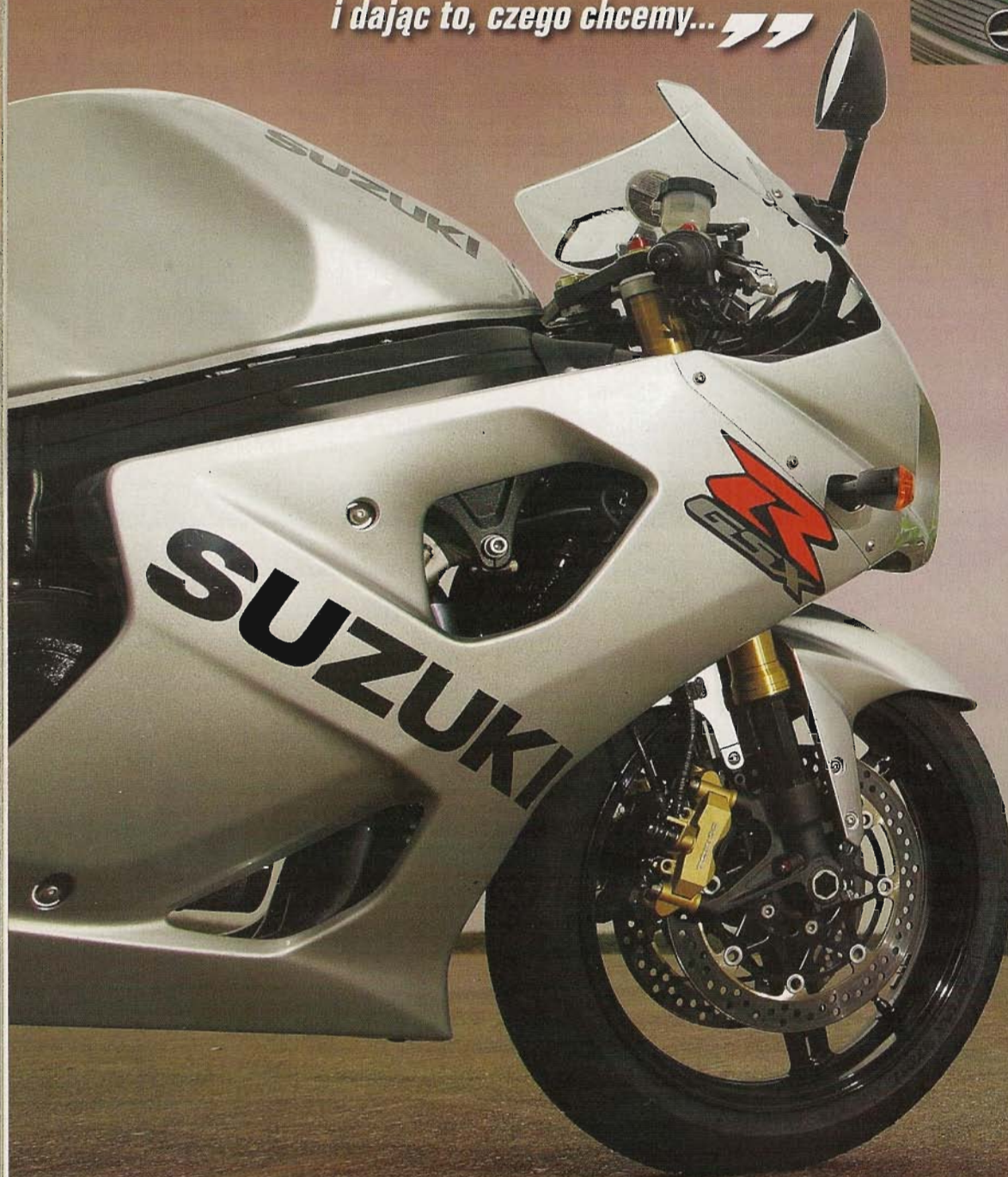
Zwycięzca musiał w końcu zostać wyłoniony w teście, któremu Barry Sheene zawdzięcza rolę najlepszego rozjemcy sędziów. Wszyscy z nich dostają od nas

dodatkową gwiazdkę za wielkie sito, przez które przepuszczali nasze motocyklowe maszyny marzeń. Zwycięzca – jest to maszyna najbardziej wszechstronna wówczas, gdy po prostu chcesz wrzucić najwyższy bieg i pojechać do domu. Ale wyposażona jest przy tym tak, że powoduje mimowolne migotanie serca, a kwestia hamowania i trzymania się nawierzchni na torze tylko zaostriżyła nasze apetyty **sg**

**“...rzadko się zdarza, że producent stawia czoła
tak dokładnie wszystkim naszym zarzutom
i dając to, czego chcemy...”**



Podziękowania
i przeprosiny dla
Milesa i Dava
Gardnera z Yamaha.
Wróćcie do zdrowia
Panowie: Paul Young
i Roots wróćcie do
zdrowia... spotkamy
się w moim gabinecie.



 dane tech. 	 ➤ Suzuki 65X-R1000 	 ➤ Kawasaki ZX-9R 	 ➤ Honda CBR954RR 	 ➤ Yamaha YZF-R1
---------------------	-----------------------------	---------------------------	---------------------------	--------------------------

Silnik

Typ	DOHC 16V, rzędowy-4 cyl.	DOHC 16V, rzędowy-4 cyl.	DOHC 16V, rzędowy-4 cyl.	DOHC 20V, rzędowy-4 cyl.
Pojemność	998 cm ³	899 cm ³	954 cm ³	998 cm ³
Sr.cyl. x skok tł.	73 x 59 mm	75 x 50,9 mm	75 x 54 mm	74 x 58 mm
Stopień sprężania	11,7:1	12,2:1	11,5:1	11,8:1
Zasilanie	EFI, gardziele 42 mm	Keihin 40 mm CV	PGM-FI	Mikuni EFI
Skrzynia biegów	6-biegowa	6-biegowa	6-biegowa	6-biegowa
Maks. moc	157,8 KM przy 8019 obr/min	130 KM przy 10 194 obr/min	138,2 KM przy 11 219 obr/min	139,9 KM przy 10 915 obr/min

Podwozie

Rama	Aluminiowa	Aluminiowa	Aluminiowa	Aluminiowa
Zawieszenie	Przód: widelec Kayaba śr. 43 mm, pełna regulacja Tył: pełna regulacja Kayaba	Przód: widelec RWU śr. 46 mm, pełna regulacja Tył: amortyzator centr., pełna regulacja	Przód: widelec USD MAS śr. 43 mm, pełna regulacja Tył: amortyzator centralny USD HMAS, pełna regulacja	Przód: widelec Kayaba śr. 43mm, pełna regulacja Tył: pełna regulacja Kayaba
Hamulce	Przód: tarcze śr. 300 mm, 4-tłoczkowy zacisk Tokico Tył: tarcza śr. 220 mm, zacisk 2-tłoczkowy	Przód: tarcze śr.320 mm, 6-tłoczkowe zaciski Tokico Tył: tarcza śr. 220 mm, 2-tłoczkowe	Przód: tarcze śr. 330 mm, 4-tłoczkowe zaciski Nissin Tył: tarcza śr. 220 mm, 2-tłoczkowe	Przód: tarcze śr. 298 mm, 4-tłoczkowe zaciski Sumimoto Tył: tarcza śr. 220 mm, 2-tłoczkowe
Koła/opony	Przód: 120/70ZR17 Bridgestone BT011FF Tył: 190/50ZR17 Bridgestone BT012RF	Przód: 120/70ZR17 Bridgestone BT012 Tył: 190/50ZR17 Bridgestone BT012	Przód: 120/70ZR17 Bridgestone BT012 Tył: 190/50ZR17 Bridgestone BT012	Przód: 120/70ZR17 Dunlop D208 Tył: 190/50ZR17 Dunlop D208
Kąt gł.ramy/wyprz.	23,5°/91 mm	24°/97 mm	23,4°/97 mm	24°/103 mm
Rozstaw osi kół	1410 mm	1417 mm	1400 mm	1395 mm
Poj. zbior. paliwa	18 l	18 l	18 l	17 l
Masa	168 kg	186 kg	168 kg	174 kg

