

POWRÓT ŻYŁEY

Światowa premiera Hondy CBR1000RR 2008 odbyła się na torze w Losail.

- wybitna centralizacja masy
- nowy design
- mocniejszy silnik
- redukcja wagi
- hamulce typu monoblok
- nowe sprzęgło typu sliper



Nigdy wcześniej ani nigdy później żaden motocykl nie wywarł takiego piętna na klasie maszyn sportowych. Jak to możliwe, że taki pojazd mógł wtedy w ogóle powstać? Jest to zasługą Tadao Babby - legendarnego już inżyniera Hondy. Babba reprezentował odmienną mentalność od tej, która charakteryzuje jego japońskich rodaków. Nie bał się ryzyka i nie bał się wyzwań, a co najważniejsze posiadał ogromną siłę przebiecia, która pozwalała mu realizować swoje projekty. W czasach kiedy dominowały ciężkie motocykle takie jak Kawasaki ZX-10 czy Yamaha Fazer 1000, pomysł produkcji motocykla o znacznie mniejszej pojemności musiał wydawać się szalony. Oznaczało to odważne odejście od przyjętych w sektorze konwencji. To było ryzyko, które przez zarządy japońskich fabryk podejmowane jest bardzo niechętnie. Babba miał jednak odpowiedni dar przekonywania i dzięki niemu mogliśmy cieszyć nasze zmysły motocyklem, który ciągle nieźle wygląda i wedle wszelkiego prawdopodobieństwa bez zmruczenia oka objechałby najnowsze BMW HP2 (choćbyśmy dlatego, że jest mocniejszy i ma kształt silnika, który nie przeszkadza mu skręcać).

Dlaczego zatem mam pretensję do Hondy? Ponieważ wraz z emeryturą Tadao Babby po dawnej inwencji i odwadze nie pozostało ani śladu. Podczas gdy konkurencja konsekwentnie parła do przodu CBR900 był coraz bardziej stonowany. Miałem wrażenie, że Hondzie przestało zależeć na utrzymaniu imagu jakim otoczył się pierwszy Fireblade. W końcu przyszedł pierwszy nokautujący cios - pojawiła się Yamaha R1 przy której Blade był po prostu nudny. Miał nudny wygląd i irytujący słaby silnik. Drugi cios w postaci GSX-R1000K1 zsunął CBR900RR w czeleści najmniej odwiedzanego miejsca salonów dilerkich, gdzie okrywał się coraz grubszą warstwą kurzu. Honda założyła, że Blade nie musi być już radykalny i że będzie się sprzedawał dzięki sukcesom w MotoGP.

Na szczęście dwa lata temu coś drgnęło. Niesamowity Suzuki GSX-R1000 K5 spowodował wstrząs w departamencie rozwoju największego światowego producenta motocykli. Okazało się, że CBR1000RR przygotowywany na rok 2006 ma takie braki w stosunku do Suzuki, że trzeba było podrzeć projekty i zacząć niemalże od nowa. Udało się. Wersja Blade'a, z którą się obecnie żegnamy wreszcie miała w sobie część ducha sprzed 16 lat. Powróciła sportowa osobowość i animusz, a ja doszukałem się nawet skrywanej zadziorności. Rok 2008 przyniósł pytanie czy nowy



Tekst: Pejser

Od dłuższego czasu miałem pretensję do Hondy. I chociaż zapewne nie spędzało im to snu z powiek to jako pasjonat motocykli sportowych czułem się co najmniej zawiedziony. W 1992 roku Honda spowodowała trzęsienie ziemi w sektorze najbardziej prestiżowych „sportów”. Radykalny pod każdym względem CBR900RR powalał na kolana osiągnięciem i wyglądem. Nowa pojemność, wyjątkowa jak na owe czasy moc i agresywna geometria podwozia stawiała posiadanie Blade'a na pierwszym miejscu

listy marzeń każdego motocyklisty (w latach 90 na 2. miejscu było długo, długo nic i randka z Cindy Crawford). Lekkość tej maszyny i krótki rozstaw osi czynił ją niemalże tak zwrotną jak ówczesne 600-ki. Chuligani po raz pierwszy mieli do dyspozycji motocykl, który chciał jeździć tylko na tylnym kole, a sportowcy otrzymali precyzyjne i efektywne narzędzie do zabijania zakrętów. W porównaniu z ciężką i ospałą opozycją, pierwszy Fireblade oferował chirurgiczną dokładność połączoną z fenomenalną mocą.

Jonathan Rea



W testach na torze w Losail uczestniczyli zawodnicy zespołu Ten Kate Honda. Mistrz Świata w klasie Supersport Kenan Sofuoglu oraz młodzieńki Irlandczyk Jonathan Rea. Jonathan zastąpił Kenana w siodle maszyny supersport jako, że Turek wraz z Carlosem Cheką będzie reprezentować Ten Kate w walce o Mistrzostwo Świata Superbike. Obydwaj zawodnicy znaleźli mnóstwo czasu dla testujących dziennikarzy pokazując im prawidłowy tor jazdy i kto tu rządzi.



CBR1000RR będzie odważniejszym krokiem do przodu czy też czeka nas powrót do stagnacji i pozostawania w bezpiecznej odległości za konkurencją.

NOWY FIREBLADE

Już podczas pierwszej prezentacji w Paryżu CBR1000RR okazał się co najmniej intrygujący. Pomijając nowy wygląd (do którego wrócimy nieco później) konstrukcja prezentowała się bardzo radykalnie. Kompaktowość jaką udało się osiągnąć była zdumiewająca. Wystarczyło przyrzeć się Blade'owi ustawionemu obok CBR600. Maszyny praktycznie nie różniły się roz-

miarami (przypomnijmy, że CBR600 przy wadze 159kg w stanie suchym jest najlżejszą i najmniejszą 600-tką). Stało się jasne, że zmiany skupiły się głównie na modyfikacji podwozia. Honda rzuciła wyzwanie konkurencji i postanowiła zagrać w otwarte karty. Nie podaje już masy motocykla suchego, którą trudno zweryfikować. Waga nowej maszyny po zalaniu płynami wynosi 199kg, a na dowód Honda dała nam możliwość zważenia jednego z motocykli. Jednocześnie zapewniono nas, że po zważeniu konkurencji okaże się, że najnowszy Blade jest najlżejszym motocyklem w klasie. Odchudzenie CBR'a nie było jednak tak ważne

jak centralizacja masy. Właściwie dopiero tutaj zaczyna się opowieść o nowym Fireblade, która nawiązuje do roku 1992. Dzisiaj tak jak przed 16 laty Honda postanowiła zmienić zasady gry. Wtedy posłużyli się śmiertelnie skuteczną ucieczką w mniejszą pojemność silnika – dzisiaj, twierdząc, że radykalne zwiększenie mocy ma ograniczony potencjał, uciekają w podwozie o charakterystyce motocykla klasy 600. Na prezentacji przywołano nazwisko Tadao Babby i nawiązano do wartości jakim hołdował. Pozostało nam zatem sprawdzić, czy stary Babba może z dumą spoglądać na pozycynia swoich następców.

RZECZYWISTOŚĆ

Nasz test odbył się na torze Losail w Katarze. To właśnie tutaj w marcu odbędzie się pierwszy nocny wyścig w historii MotoGP. Warto również wiedzieć, że tor w Losail był projektowany właśnie z myślą o motocyklach i jego 5 kilometrowa wstęga asfaltu należy do jednej z najbardziej technicznie wymagających na świecie.

Po przerzuceniu nogi nad siedzeniem pierwsze co zauważamy to niska waga motocykla. Cyfry nie zawsze pokrywają się z odczuciami kierowcy, ponieważ dużo zależy od sposobu w jaki jest rozłożona masa. Dobre rozmieszczenie wagi zawsze było

konikiem Hondy, a CBR1000RR kontynuuje tą chlubną tradycję. 105 kg z przodu i 94 kg z tyłu jest bliskie perfekcji. Pomimo kompaktowych rozmiarów, zza kierownicy motocykl nie wydaje się mały, a pozycja nie jest tak ekstremalna jak w przypadku Ducati 1098 czy Yamahy R6.

Już po kilku metrach, podczas kołysania motocyklem w celu dogrzenia opon Fireblade zaskakuje prędkością z jaką zmienia kierunki. Poprawka: motocykl szokuje szybkością reakcji. Jeżeli kiedyś postanowiliście wyrwać do góry puste kartonowe pudło myśląc, że w środku jest telewizor to zrozumiecie o co mi chodzi. Motocykl

o pojemności 1000cc przyzwyczaił nas do określonego oporu podczas zmiany kierunku, a Fireblade z nienacka zaoferował nam całkiem nową definicję tego procesu. To zachowanie na pierwszych metrach było zapowiedzią dobrych rzeczy jakie czekały nas później. Pierwsze zakręty powoli odślaniały potencjał nowego Blade'a. Złożenie w zakręt było tak płynne i instynktowne, że na małych prędkościach jakie towarzyszyły zapoznawaniu się z torem właściwie nie dało się wyodrębnić momentu, w którym maszyna rozpoczynała złożenie. Skręt zaczynał się w momencie kiedy popatrzyliśmy w stronę, w którą chcemy jechać.

Był absolutnie neutralny i pozwalał nam na pełną kontrolę właściwie bez potrzeby używania jakiegokolwiek siły fizycznej. Te spostrzeżenia są o tyle istotne, że opisują zachowanie motocykla przy prędkościach z jakimi zazwyczaj mamy do czynienia na zwykłej drodze. Na torze od drugiego okrążenia zaczęliśmy testowanie właściwe. Ogromna prosta na torze Losail pozwoliła nam się dokręcać do blisko 280 km/h przed rozpoczęciem hamowania. W odchodzącym modelu CBR1000RR hamulce były jednym ze słabszych punktów. W nowym Blade'ie zastosowano radialne zaciski typu monoblok, które spowodowa-

ły drastyczną różnicę w każdym aspekcie hamowania. Jadowity chwyt tarczy hamulcowych niemalże dorównuje możliwościom Yamahy R1, która w sektorze maszyn standardowych jest pod tym względem uosobieniem perfekcji. Oprócz zaskakującej siły hamowania, układ zapewnia nam również wspaniałe wycucie. Progressywne działanie hamulca daje ogromne możliwości subtelnej kontroli. Dohamowanie na pełnym złożeniu może być przeprowadzone z chirurgiczną precyzją, a co najważniejsze nie jest w najmniejszym stopniu onieśmielające. Nowe monobloki Hondy połączyły wścieklą siłę hamowania

ALBUM RODZINNY FIREBLADE

Model 1992-1993



Model 1994-1995



Model 1996-1997



Model 1998-1999



**„...tak jak przed 16 laty,
Honda postanowiła
zmienić zasady gry...”**



ALBUM RODZINNY FIREBLADE

Model 2000-2001



Model 2002-2003



Model 2004-2005



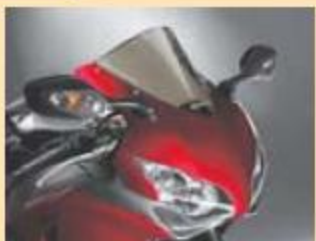
Model 2006-2007



z łatwością kontroli, a jak się później okazało również ze zdolnością do utrzymania tego wysokiego poziomu przez cały dzień. Pod koniec każdej sesji (czyli po blisko 50 km) motocykl hamował tak samo efektywnie jak na pierwszym okrążeniu.

Hamowanie z prędkości 280 km/h i redukcja z 6. do 2. biegu stawia cały szereg problemów z jakimi musi się uporać podwozie. W takich sytuacjach tył motocykla zazwyczaj chce wyprzedzić przednie koło, a poszczególne części podwozia nie zawsze mają zdolność do zachowania pożądanego sztywności. Stary model nie miał w tym departamencie żadnych problemów i tym bardziej nie ma ich nowy Fireblade. Motocykl cały czas zachowuje wzorową kompozycję. Utrzymuje wspaniałą sztywność i tak naprawdę wydaje się jakby na ramę oraz wahacz nie oddziaływały żadne siły. Przy redukcji biegów czeka nas jednak miła niespodzianka, która znacząco wpływa na potencjał nowego motocykla. Nowe, znacznie bardziej efektywne sprzęgło typu sliper charakteryzuje się syndromem Tuska. Czyny cuda na wejściu w zakręt. Sprzęgło jest tak skuteczne, że tylko w dwóch miejscach na torze korzystałem z minimalnej przegazówki. Reszta redukcji odbywała się „na żywca” i z brutalnym wypuszczeniem sprzęgła. Przy dobrym sprzęgle typu sliper takie brutalne traktowanie owocuje płynnym wprowadzeniem tylnego koła w uślizg. W Hondzie po uślizgach nie było śladu. Tyłne koło ciągnęło nas płynnie do tyłu nie tracąc

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 redukowanie 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 компактowemu silnikowi udało się wydłużyć wahacz o 16mm (rozstaw osi pozostał praktycznie taki sam). Szybkość skrętu została zwiększona między innymi poprzez zastosowanie lżejszych kół 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 maksymalna (podawana)	130,7kW/12,000 obr./min.
Moment obrotowy zmierzony	113,8Nm/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
Wysokość siedzenia	820mm
Waga sucha	199kg
Pojemność baku	17,7 L

„...znacznie bardziej efektywne sprzęgło typu sliper charakteryzuje się syndromem Tuska...”



przyczepności i zapewniając stabilne oraz precyzyjne wejście w zakręt. Nawet kiedy na wyjściu na prostą zamiast do dwójki niechcąc zredukowałem do pierwszego biegu, barbarzyńskie przeciążenie zaowocowało jedynie krótkim i kremowo-delikatnym rozstaniem się z przyczepnością. CBR1000RR posiada jedno z najlepiej działających sprzęgieł typu sliper jakie montowane są w seryjnych motocyklach.

Zawieszenie było ustawione przez zawodników do jazdy po torze w Losail i dla moich 84kg wagi było wprost idealne. Kompresja przedniego widelca odbywała się tak samo neutralnie w każdym zakresie dociążenia. Dzięki temu mieliśmy doskonałą przewidywalność tego, co nas czeka w zakręcie i możliwości naprawdę szybkiej jazdy. Komunikacja na temat tego, co się dzieje z przednią oponą była absolutnie wzorowa i właściwie wydawało się, że nie można się w ogóle zbliżyć do limitów przyczepności. Przód był po prostu wbity w ziemię i zaskakująco efektywnie neutralizował nawet zbyt gwałtowne, awaryjne hamowania w centrum zakrętów.

Drastycznej poprawie uległ również prześwit CBR1000RR. To prawdopodobnie największy prześwit wśród japońskich superbików. Oczywiście trzeba usunąć szpilki, które przykręcone są do podnóżków. Kiedy to już zostanie zrobione, szybciej dotknięcie ziemi łokciem niż jakąś częścią motocykla. Dzięki temu prędkość w zakręcie drastycznie wzrosła i będzie jednym z najmocniejszych punktów standardowej wersji Fireblade.

Nowy CBR1000RR rzuca na kolana poręcznością wynikającą z centralizacji masy. Kiedy przerzucamy go z ucha na ucho wyraźnie odczuwamy, że cała waga motocykla znajduje się pod nami. Widzimy owiewkę z przodu i mamy świadomość tylnej części znajdującej się za nami. Tylko, że one wydają się nic nie ważyć. Ciężar motocykla wydaje się zaczynać idealnie pod naszą głową, a kończyć wraz z kością ogonową. Masa Blade'a jest idealnie pod nami i poddaje się z łatwością niespotykaną u innych motocykli klasy 1000. Ta pełna kontrola i szybkość reakcji, przy jednoczesnym utrzymaniu wzorowej stabilności jest zupełnie nową jakością w świecie sportowych superbików.

12

Tor Losail



Ćwiczenia na PlayStation ułatwiły nam poruszanie się po Katarskim torze. Gra nie oddaje jednak dystansów pomiędzy niektórymi zakrętami co spowodowało kilka razy nieprzyjemne zaskoczenie. Tor jest niezwykle techniczny i wymaga wykorzystania całej szerokości aby uzyskać płynność niezbędną do uzyskania przyzwoitych czasów. Problemem dla osób, które jadą tam po raz pierwszy jest fakt, że większość zakrętów wygląda identycznie. Pustynia wokół toru nie dostarcza żadnych charakterystycznych obiektów pomagających w rozróżnieniu poszczególnych łuków. Oświetlenie, które przygotowywane jest na pierwsze nocne MotoGP jest już zamontowane, ale kompletna instalacja potrwa do końca stycznia 2008.

A SILNIK?

Podwozie robi tak fenomenalne wrażenie, że chyba po raz pierwszy mało kto interesował się silnikiem. Został on znacznie odchudzony (o 2.5kg), ale również poprawiono jego osiągi. Średnicę tłoka zwiększono o 1 mm, a skok skrócono o 1.4 mm. Dzięki temu udało się odczuwalnie zwiększyć środkowy zakres obrotów. Po raz pierwszy Fireblade dawał ci szansę dynamicznego wyjazdu z zakrętu kiedy omyłkowo wyjeżdżałeś na zbyt wysokim biegu. Zaczął wykazywać zdolność, którą miał K6, a stracił Suzuki GSX-R 1000K7. Moc maksymalna chociaż podniesiona to jednak nie wydaje się dorównywać 160 KM jakie uzyskuje na tylnym kole Suzuki. Wiemy, że obecny Fireblade uzyskiwał wynik 151 KM na kole. Nowy model w naszej ocenie powinien pokazać 154-157 KM, co w połączeniu z bardzo dobrym środkiem mogłoby dać doskonałe noty. Mogłoby, gdyby nie wtrysk paliwa. Układ wtryskowy działa doskonale ale nie ma subtelności i laserowej precyzji Suzuki GSX-R 1000K7. Honda dostała się na Olimp, ale nie wiedziała, że na jego szczycie jest jeszcze ławeczka, na której siedzi Suzuki. CBR1000RR wyeliminował delikatne niepokoje jakie towarzyszyły otwarciu manetki z pozycji zamkniętej, ale ogólne uczucie jest ciągle bardziej analogowe niż cyfrowe. Innymi słowy, chociaż wtrysk zapewnia bardzo dobrą kontrolę to jednak nie mamy wrażenia jakbyśmy mogli kontrolować każdą kroplę paliwa jaka wpada do komory spalania.

PODSUMOWANIE

Trzeba przejechać się nowym Fireblade'm, żeby docenić cały koncept jaki stoi za designem tego motocykla. Rzeczywistość już dawno uodporniła nas na marketingowe „bla, bla” pod tytułem: zupełnie nowa konstrukcja. Dlatego nowy CBR1000RR robi takie wrażenie. Honda po raz pierwszy od 1992 roku zaprezentowała coś świeżego i coś, co ma szansę zrewolucjonizować całą klasę. To motocykl, który zamieni kierunek wyścigu zbrojeń udowadniając, że skuteczne podwozie jest znacznie ważniejsze od mocy silnika, której nie można wykorzystać.

Po raz pierwszy wygląd motocykla ma rolę absolutnie podrzędną. Jest prosty, ascetyczny i sprowadzony do absolutnego minimum. Przednia owiewka przed jazdą na motocyklu wydawała się zbyt mało agresywna, ale po zrozumieniu konceptu okazuje się praktyczną i jedynie pożądaną formą. Po raz drugi w swojej historii Fireblade czyli „ogniste ostrze” jest w pełni uzasadnioną nazwą tego motocykla.

Zdjęcia: Honda



„...Honda rzuciła wyzwanie konkurencji i postanowiła zagrać w otwarte karty...”

