



HONDA

Łatwo jest powiedzieć, że stworzyło się maszynę, która jest taka jak ma być. Blade model 2006 należy do grupy motocykli w które Honda wsadziła tak dużo wysiłku, że będzie go produkować jeszcze przez lata. Zapewnia niby niezbędny potencjał 180 koni, do czego dochodzi oczekiwana jakość i klasa, czy chociażby sukcesy sportowe (które są bardziej zasługą HRC czy Ten Kate niż samej Hondy). Trzeba przyznać, że osłony i linia jest dalej „na czasie” i nie ma się co czepiać. Ładne lampy i zwarta konstrukcja. Gdyby nie Ducati pewnie przyznalibyśmy lidera za wykończeniówkę i przemyślane rozwiązania. Ponadto Honda jest idiotoodporna, uległa, i elastyczna.

SILNIK

Jest niczym maszyna do szycia, charakteryzuje go efektowne wkręcanie (do którego się u Blade’a tak łatwo przyzwyczaić), tak sprawne, że aż nudne. Jest niczym stary, dobry Kałasznik. Sprawdzona jednostka napędowa plasuje motocykl nienajgorzej na tle konkurencji. Niby lepsze jest wrogiem dobrego i Honda wydaje się to stosować w tym roku: nie poprawiamy bo jest dobrze. W teście wypada na medalowym, trzecim miejscu czyli jest jakaś racja w upiększaniu wizu-

alnym pozostawiając technikę taką jak jest. Duża elastyczność w zakresie średnich obrotów na pewno podoba się użytkownikom, czy to na torze czy na drodze. Stunterzy również kochają ten typ napędu, gdyż łatwo się porozumieć z przewidywalnym zachowaniem tak siennej jednostki.

JAZDA I PROWADZENIE

Prawie nie podlega krytyce na drodze. Ze wszystkich superbików japońskich to Blade posiada najlepsze (stabilne dzięki elektronicznemu amortyzatorowi skrętu HESD) sterowanie, wybalansowanie i komfort. Nawet przy standardowych ustawieniach wszyscy z wyjątkiem najbardziej doświadczonych motocyklistów będą zadowoleni. Na torze brakuje mu ostrego jadu i zdecydowanego kopa na wysokich obrotach. Komfortowa pozycja nie męczy nawet po kilku godzinach lecz nie jest optymalna na torze. Hamowanie jest porównywalne z przyspieszaniem. Jest dobrze dopóki nie zaczniemy się spodziewać typowo sportowego zachowania. Zaciski mają tendencję do grzania się a klocki zużywają się szybko, piszcząc niemilosiernie.

WYPOSAŻENIE

Ma to, czego potrzeba. Dobrej jakości zawieszenie, hamulce, amortyzator skrętu HESD, regulo-

wane dźwignie, itp. To co w nim ładne (ogonek, przyciemniona szyba) to już dodatkowe akcesoria Hondy. Jeżeli chodzi o jakieś fajerwerki to raczej należy zapomnieć...no może mała petarda.

JAKOŚĆ I NIEZAWODNOŚĆ

Typowa Honda: doskonałe dopasowanie i wykończenie, wspaniała wytrzymałość i... żadnych problemów z niezawodnością (i tak powinno być w tak dopracowanej maszynie...)

WARTOŚĆ

Blade kosztował zawsze trochę więcej niż jego konkurenci, ale ogólnie chyba był tego wart. Suzuki i Yamaha to nowe modele, Kawasaki jest mniej wyrafinowany - brakuje mu klasy i urody CBR-a. Honda wysoko ceni swoje wartości jednak zdecydowanie daleko jej do Dukata.

Cena detaliczna 51 900 zł

HISTORIA MODELU

2006: Pojawia się nowy CBR 1000 RR

WYNIK JAZDY NA TORZE

3 miejsce z wynikiem 1 min, 24 sek, 31/100

