

MAGAZYN MOTOCYKLI SPORTOWYCH

# FAST BIKES

POLSKA

TM

PROTECTOR  
FILM

**DUKAT**  
DOBRA  
MONETA

**600-ki &  
1000-e  
TESTY**

ZX-10R, YZF-R1, GSX-R1000, CBR1000RR  
GSX-R600, DAYTONA 600, CBR600RR, ZX-6R, YZF-R6 & P495

- Akcesoria • Moto na plaży • Listy • Moto Klinika
- Mick o Chrisie V. oraz o Wyspie Filipa, Daytonie i Walencji

INDEKS 381233

ISSN 17317371

nr 4 (V)

kwiecień 2004



11,90 zł

w tym 7% VAT

9 771731 737039



# TEST GRUPY 10000

**K**iedy troje z Wielkiej Czwórki wypuszcza swoje flagowe motocykle w tym samym roku, załoga Fast Bikes staje się bardziej niż podniecona. Bez przerwy dzwonią telefony i aż idzie dym z e-maili, gdy próbujemy załatwić motocykle na pierwszą jazdę. Oczywiście, już jechaliśmy na każdym z nich, ale tylko oddzielnie i pod czujnym okiem producentów na jednych z najlepszych torów wyścigowych świata. Nie chodzi o to, że narzeka-

my. Zdajemy sobie sprawę, że należymy do największych szczęściarzy na tej planecie mając szansę jeździć jak wariaci na motocyklach należących do kogoś innego, w ciepłym klimacie i najczęściej w doskonałych warunkach.

Problem polega na tym, że tego typu jazda nijak się ma do tego, co robimy przez resztę roku. I tak: ponowna jazda na tych maszynach, na drogach o słabej nawierzchni i w typowych wa-

runkach zarówno klimatycznych jak i drogowych jest bardzo istotna. Jakby nie było jest to coś, co robimy przez cały czas. Rob i Chad są tymi szczęściarzami, którzy jeździli tymi motorami na torze, a teraz w końcu mogą zrobić to samo w Wielkiej Brytanii na ulicy. Próbowali też zgadnąć, który z tych czterech wspaniałych motocykli będzie faworytem roku 2004. No i w końcu się udało... Nasze prośby, że-

## Pierwszy test 1000-ów

Tekst: Rob Hoyles i Adam 'Chad' Child  
Zdjęcia: Paul Barton, Paul Barshon, Richard Newland



**Mając do dyspozycji trzy całkowicie nowe modele walczące o zdetronizowanie obecnego „Motocykla Roku” gazety Fast Bikes, po raz pierwszy da jemy czadu po brytyjskich drogach, by sprawdzić czy korona Suzuki GSX-R1000 pozostanie nietknięta.**

bry i błagania (nie zapomnijcie nagrodzić Barowego Misia za siłę perswazji) w końcu odniosły skutek, i mogliśmy ujeżdżać całą czwórkę do woli. Możecie usiąść, zrelaksować się i przeczytać, co odkryliśmy w tych niesamowitych maszynach (łącznie z prawdziwymi danymi na temat mocy i realnymi szybkościami maksymalnymi) oraz oczekiwać następnego sezonu w tym piekle motocyklowym. Tak jak i my....

### **GSX-R1000 H3/H4**

Jest to motocykl, który dawał w dupę od 2001 roku. Zdetronizował R1, pozbył dziewictwa Fireblade'a oraz oddał kłoca na Kawasaki ZX-9R. W skrócie: Jeżeli nie miałeś Gixera, byłeś bez szans, co udowodniły zeszłoroczne wyścigi Superstock.

Suzuki znacznie poprawiła model GSX-R na rok 2003. Zawieszenie było o wiele lepsze niż w K2, słabe hamulce

zostały zastąpione radialnie mocowanymi zaciskami, motor stał się bardziej użytkowy, a stylistyka wyostrzona.

Model tegoroczny nie przewiduje innych zmian z wyjątkiem schematów kolorystycznych, więc można zaryzykować stwierdzenie, iż Suzuki zastygło w bezruchu, a reszta konkurencji go co najmniej dogoniła, a może nawet prześcignęła. A jeszcze w zeszłym roku Suzuki od konkurencji dzieliła przepaść.

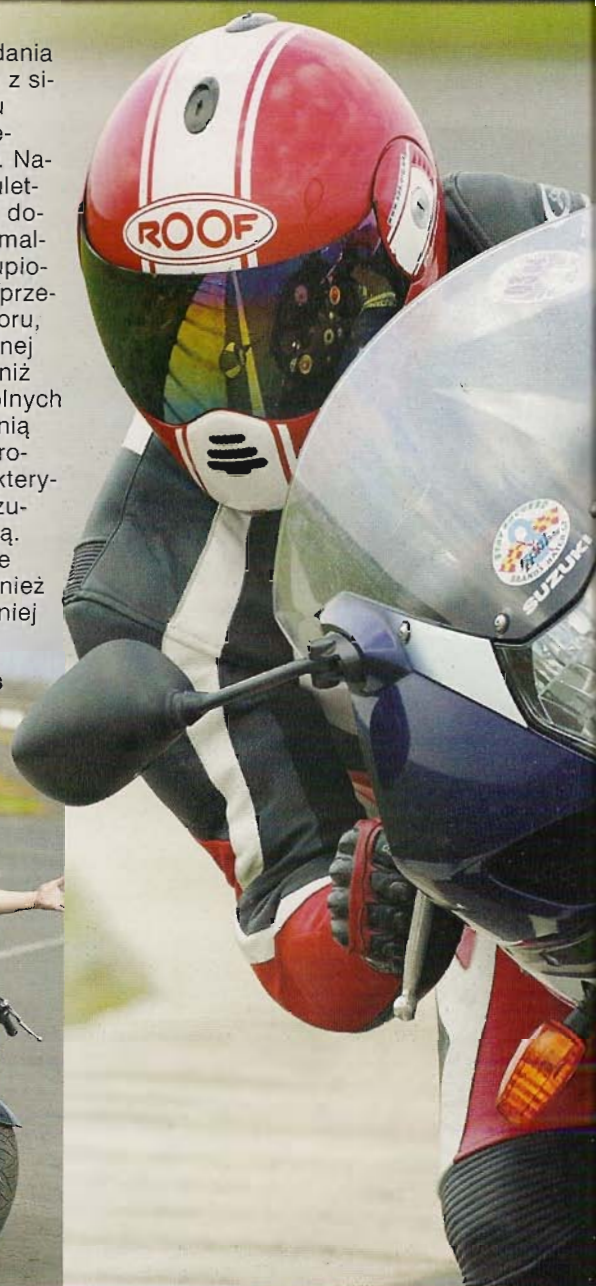


- TYLKO KOSMETYCZNE ZMIANY W MODELU 2004
- BARDZO MOCNY SILNIK
- WYSOKIEJ KLASY OSPRZĘT
- BARDZO DOBRA PORĘCZNOŚĆ
- HAMULCE RADIALNE
- BEZWZGLĘDNI NAJLEPSZY NA GUMIE

Silnik jest tak dobry jak zawsze u Suzuki, i ciągnie od samego dołu do czerwonego pola najlepiej w klasie, dzięki dłuższemu skokowi. Układ zasilania jest również doskonały – w rzeczywistości jest tak dobry, że wydaje się iż każdy skopiował go w ten czy inny sposób. Ten postęp datuje się od modelu GSX-R750Y z roku 2000.

„Rozwój” to w przypadku Suzuki kluczowe słowo i całość motocykla, w każdym szczególe, jest dobrze prze-

eksperci. Duże możliwości składania motocykla w zakręt, w połączeniu z siłą, jaka pojawia się po odkręceniu przepustnicy powinny napawać respektami potencjalnych amatorów. Natomiast dla tych, którzy mają kilkuletnie doświadczenia, GSX-R1000 to doskonały wybór. Nie jest tak ekstremalny jak Kawasaki, lecz bardziej skupiony niż Yamaha i jest z pewnością przeznaczony głównie dla amatorów toru, lecz jego przydatność do codziennej jazdy jest zdecydowanie większa niż ZX-10R. Elastyczność silnika w dolnych i średnich zakresach obrotów czynią z GSX-R motocykl przydatny na drodze, o neutralnej i stabilnej charakterystyce zawieszenia, z dobrym wyczuwaniem kontaktu zawieszenia z drogą. Cechy te są porównywalne jedynie z R1. Zestrojenie zawieszenia również zastępuje na pochwałę. Przy średniej



**“...w pokonywaniu  
środkowej  
części winka  
GSX-R nadal  
DORÓWNUJE  
nowej  
R1 i ZX-10R...”**

myślana. Wejście w zakręt i pokonywanie jego środkowej części nadal dorównują nowej R1 i ZX-10R, trzymanie się tylnego koła również robi wrażenie (jest to zasługą geometrii tylnego zawieszenia z zeszłego roku). Natomiast pełne otwarcie przepustnicy zarezerwowane jest tylko dla prawdziwych

Co u diabła Suggs z zespołu Madmess robi na torze?



**Specyfikacje**

Silnik	rzędowy, 4-cyl., chłodzony cieczą, 16-zaworowy, o pojemności 988 cm <sup>3</sup>
Średnica x skok	73 x 59 mm
Stopień sprężania	12:1
Układ zasilania	elektroniczny system wtryskowy,
Moc	151 KM przy 10800 obr/min
Moment obr.	114 Nm przy 9000 obr/min
Rama	aluminiowa, łączona, dwuczęściowa
Przed. zawiesz.	43 mm z pełną regulacją upside-down
Tylne zawiesz.	1 element resorujący z pełną regulacją
Przed. hamulce	2 x 4-tłoczkowe zaciski, 2 x tarcze 300 mm, mocowane radialnie
Tylne hamulce	1 x 2-tłoczkowy zacisk, 1 x tarcza 220 mm
Rozstaw osi	1410 mm
Wys. siedzenia	830 mm
Waga sucha	168 kg
Poj. zb. paliwa	18 l

**Dane techniczne GSX-R1000**

Najbardziej rozwinięty ze wszystkich motocykli sportowych klasy 1000, GSX-R wiele nauczył się zarówno na drodze, jak i na torze wyścigowym. Model na rok 2004 (K4) otrzymał jedynie kilka kosmetycznych zmian.

Silnik o pojemności 988 cm<sup>3</sup> jest niemalże taki sam jak oryginalny z roku 2001 oraz posiada dłuższy skok tłoka niż jego nowi rywale. Gwarantuje mu to większą elastyczność przy niższym

zakresie obrotów, kosztem niższych obrotów maksymalnych. Każdy standardowy egzemplarz kopie na hamowni mocą 150 koni – nie jest to gorszy wynik od młodszej konkurencji.

W roku 2004 było pierwsze z japońskiej czwórki w kilku konkurencjach. Miało: radialne hamulce, 32 bitowy komputer sterujący mapami zapłonu oraz pracą układu wtryskowego, podwójne przepustnice w każdej gardzieli

układu dolotowego (jedną otwiera kierowca, a drugą jego komputer według własnego uznania).

Suzuki również podbiło stawkę w dziedzinie zawieszenia, pokrywając rury nośne teleskopów stopem DLC, co miało na celu zmniejszenie tarcia teleskopów, a w połączeniu z poprawionym w 2003 roku tylnym amortyzatorem uczyniło z GSX-R'a najbardziej kontrolowaną bestię na drogach.





**“...Zestrojenie zawieszenia  
również ZASŁUGUJE  
na pochwałę, co widać...”**

budowie ciała kierowca ma idealny kompromis między jazdą wyścigową na torze, a ostrą jazdą na drodze. Niewątpliwy plus dla Suzuki.

Jedną z mocnych stron GSX-r'a jest możliwość hamowania głęboko w zakręcie, chociaż hamulce jako takie mogą się różnić w przypadku poszczególnych maszyn. Dan w swoim motorze w zeszłym roku miał nienajlepsze hamulce, lecz taka prosta czynność jak wymiana klocków rozwiązała ten problem. Warto więc pamiętać, że słabe

hamulce nie są normą jak to było w przypadku wcześniejszych modeli.

W porównaniu z resztą stawki, GSX-R wydaje się być trochę zbyt masywny z nie najlepszą pozycją kierowcy w stosunku do kierownicy, lecz dane techniczne ujawniają, że jest to najlepszy motocykl w teście. GSX-R działa z klasą i trudno mu w tym dorównać. Obecnie można kupić używane modele z 2003 roku, więc bez zbytnich wyrzeczeń możecie dorównać bogatszym kolegom.



**TESTUJĄ DLA WAS:**

**Rob 'Fu Ham All' Hoyles**

Szczęśliwiec, który brał udział w prezentacji GSX-R1000 K3 (Phillip Island, Australia), ZX-10R (Homestead, Miami) oraz nowej R1 (znowu Australia – Eastern Creek). A teraz przyszła pora na powrót do rzeczywistości i jazdę w przejmującym zimnie. Dobrze mu tak, no nie?

**Adam 'Dum Fu Ha' Child**

Nasz redakcyjny zartowniś. Chad był jednym z pierwszych, którzy mieli okazję przetestować nowego Fireblade'a na torze Phoenix Raceway w Arizonie. Miał również okazję testować zarówno GSX-R oraz ZX-10R na brytyjskich drogach.

**Steve 'Tai Ni Hok' Chidley**

Najnowszy nabytek w stajni Fast Bikes. Steve spędził trochę czasu na każdym z testowanych czterech motocykli i można go opisać jako... Lepiej sami popatrzcie na zdjęcie, a wszystko zrozumiecie...





### **KAWASAKI ZX-10R**

- ▶ NAJMOCNIEJSZY MOTOCYKL W TEŚCIE
- ▶ ULTRA-SZYBKI W STEROWANIU
- ▶ FIZYCZNIE TAK MAŁY JAK SZEŚĆSETKA
- ▶ HAMULCE RADIALNE
- ▶ WYCZYNOWY W KAŻDYM CALU
- ▶ IDEALNY DLA SZALEŃCÓW

Całkowicie nowy światopogląd firmy Kawasaki przybrał postać dwóch nowych pierwszorzędných sportowych motocykli w ciągu kilku lat. Zaczęło się od ZX-6R, który ewoluował od przytulaśnego kanaanowca do ostrego wojownika, a teraz przyszła kolej na całkowicie nowego ZX-10R, który jest jeszcze ostrzejszy i bardziej wojowniczy.

Podobnie jak jego młodszy brat, ZX-10R jest głównie przeznaczony do jazdy

na torze, jedynie z możliwością eksploatacji na drodze. Twarde zawieszenie oraz klasyczna („dupa w górę - głowa w dół”) pozycja kierowcy sprawia, że ZX-10R jest najbardziej usportowionym motocyklem w klasie 1000 cm<sup>3</sup>. Po oficjalnej prezentacji w grudniu w Miami byłem zdumiony jak mała jest nowa Kawa – jego wymiary nie przekraczają standardowej „szóstki”. Jest to doskonała cecha na torze, gdyż motocykl jest bardzo zwrotny i łatwo pokonuje zakręty ze zmianą kierunku jazdy. Nie jest to dobra cecha dla wysokich kierowców ze względu na brak komfortu podróżowania, szczególnie na dłuższym dystansie.

Silnik jest szalony. Wydaje się być surowy i niepokonany, jego żywiołem jest pełne otwarcie przepustnicy. Moc powyżej 7000 obr/min twardo nadchodzi

i motocykl zaczyna wkręcać się bardzo szybko, co zmusza cię do szybkiej zmiany biegów w celu uniknięcia odciążenia zapłonu. Biegi nie wchodzi zbyt łatwo, chociaż muszę przyznać, iż motocykl na teście był o niebo lepszy niż ten na oficjalnej prezentacji. Prawdopodobnie jego większy przebieg sprawił, że skrzynia biegów zdążyła się już ułożyć. Mimo pewnych problemów skrzynia jest dobrze zestopniowana.

Mimo braku amortyzatora skrętu motocykl prowadzi się pewnie i daje ci odczuć, że siedzisz na jednej z najszybszych maszyn na ziemi. Jeżeli nie należysz do ludzi, którzy cały czas dają do odciążenia, nadal możesz wykorzystać dolny zakres obrotów, w którym też masz dużo mocy do dyspozycji i możesz jechać niczym na GSX-R czy R1.

## Pierwszy test 1000-ów



Tak dobrą pracę na wolnych obrotach silnik zawdzięcza zaawansowanemu wtryskowi paliwa. Zauważyliśmy różnicę między motocyklami (tym na teście i tym z oficjalnej prezentacji) dotyczącą przekazywania mocy w szerszym zakresie obrotów. Ten w teście drogowym lepiej wykorzystywał średni zakres obrotów kosztem samej góry. Może to oznaczać, że w momencie prezentacji Kawasaki nie było jeszcze zdecydowane jak ma wyglądać mapa zapłonu i czas wtrysku lub też wyprodukowano specjalne motocykle na prezentację.

Zachowanie Ninja na torze podczas prezentacji oraz obecnie podczas jazdy na drodze różniło się w jeszcze jednym aspekcie: hamowaniu. Te same hamulce, które na torze były nie do zdarcia, na drodze wydawały się jak zrobione z drewna i brakowało w nich wyczucia. Może Kawa-

saki używało innych klocków na tor, trudno powiedzieć, lecz różnica w skuteczności hamulców była znaczna.

Poręczność na torze była wyśmienita, szczególnie przy pokonywaniu zakrętów ze zmianą kierunków jazdy. Motocykl zachowywał się jak sześćsetka. Jednakże na drodze czuć każdą nierówność – rozstawu osi nie da się oszukać. Mimo że zawieszenie daje sobie radę z poprzecznymi nierównościami całkiem dobrze, a wyśmienite nowe opony Dunlop 218 zapewniają dobry kontakt z nawierzchnią, to odczuwa się pewien dyskomfort jazdy. Podobnie jak w mniejszym ZX-6R.

Ogólnie, jako motocykl drogowy, ZX-10R nie jest najlepszym wyborem. Kwestia jazdy na torze to już całkiem inna historia, a najnowsza Kawa jest tu rewelacyjna. Ty sam musisz zdecydować, co jest w twoim życiu ważniejsze.



### Dane techniczne ZX-10R

ZX-10R jest fizycznie najmniejszym motocyklem w klasie 1000 cm<sup>3</sup>. Jest to głównie zasługą konstrukcji ramy, która raczej przechodzi nad silnikiem, niż go okala. Rama jest tak wąska jak w przypadku sześćsetki i również bardzo krótka, co oznacza iż stabilność została uzyskana za pomocą wydłużonego wahacza.

Silnik również posiada bardzo małe rozmiary. Głównie stało się tak za sprawą wykorzystania

materiałów pozwalających na skrócenie zaworów i sprężyn zaworowych. Dzięki temu została znacznie zmniejszona wysokość głowicy. Umożliwiło to centralne poprowadzenie kanału dolotowego do air-boxu przez środek motocykla, co daje optymalne ciśnienie w układzie. Wtryskowy układ zasilający jest obligatoryjnie wyposażony w podwójne przepustnice o średnicy 43 mm, a układ sterujący wykonuje kawał dobrej

roboty. Ponieważ jest to motocykl z wyścigowymi aspiracjami, fabrycznie wyposażono go w sprzęgło zapobiegające blokowaniu tylnego koła przy gwałtownej redukcji biegów.

Sztywne zawieszenie dobrze radzi sobie na torze dzięki progresywnej charakterystyce sprężyn, co ma zapobiegać bujaniu się motocykla przy ostrym hamowaniu i przyspieszaniu.



### Specyfikacje

Silnik	rzędowy, 4-cyl., chłodzony cieczą, 16-zaworowy, o pojemności 988 cm <sup>3</sup>
Średnica x skok	76x 55 mm
Stopień sprężania	12,7: 1
Układ zasilania	system wtryskowy, iniekcja upside-down
Moc	159 KM przy 11700 obr/min
Mom. obrotowy	108 Nm przy 9300 obr/min
Rama	alumiowa, łączona, dwuczęściowa
Przed. zawiesz.	43 mm z pełną regulacją upside-down
Tylne zawiesz.	1 element resorujący z pełną regulacją
Przed. hamulce	2 x 4-tłoczkowe zaciski, 2 x tarcze 300 mm, mocowane radialnie
Tylne hamulce	1 x 2-tłoczkowy zacisk, 1 x tarcza 220 mm
Rozstaw osi	1385 mm
Wys. siedzenia	820 mm
Waga sucha	170 kg
Poj. zbiór. paliwa	17 l

## CBR600RR Fireblade

- ZAINSPIROWANY RC211V Z MOTO GP
- PORĘCZNY W SZYBKIEJ JEŹDZIE
- RADIALNE HAMULCE
- WYDECH POD SIEDZENIEM
- ELEKTRONICZNIE STEROWANY AMORTYZATOR SKRĘTU
- NIESAMOWITA JAKOŚĆ WYKONANIA

Nie mogłem się doczekać aż nam dostarczą nowego Fireblade'a 2004 do firmy. Jazda na nowym Blade w Arizonie w zeszłym roku była jak romans. Nowa Honda była prawdopodobnie najlepszym

## “...URODA NOWEGO BLADE'A sprawia, że tak łatwo na niego wsiąść i poganiać...”

motocyklem, na jakim jeździłem w 2003 roku. Należy do pierwszej dziesiątki mojej motocyklowej listy przebojów wszechczasów.

Oczywiście, warunki zmieniły się ze słonecznej Arizony do zimnej, lecz

suchej Anglii, ale nie przeszkadzało mi to. Ciasny i kręty tor w Arizonie był też przeciwieństwem przestronnego Bruntingthorpe. Byłem napalony jak pies rozgrzewając motocykl przed pierwszym odkręceniem.

Podobnie jak otoczenie, motocykl się również trochę zmienił. Nie tylko zniknął napis Bridgestone z przedniego błotnika, ale i same opony zostały zastąpione przez Pirelli Diablo Corsas. Bez strachu, byłem pewien, że Pirelli staną do walki. Chciałem być już na torze. Szybka w dół, zwolnione sprzęgło i znów byłem w akcji, jak gdyby nie było żadnej przerwy. Żadnego wahania, po prostu kiecka w

górze, majtki na bok i dalej naprzód. Uroda nowego Blade'a sprawia, że tak łatwo go dosiąść i zasuwać.

Już po dwóch winklach na zimnych oponach zasunąłem sliderem po nawierzchni, taką wiarę w siebie daje ci nowy Fireblade. Po kilku okrążeniach dołączyły się podnóżki. Na prezentacji w Ameryce motory nie były wyposażone w takie ogromne podnóżki, więc miałem mnóstwo prześwietu, a one dotykały ziemi tylko od czasu do czasu. Teraz co chwila drapały po asfalcie, nawet podczas jazdy na drodze. Granica położenia motocykla nie jest wyznaczana przez podnóżki, lecz przez kontakt wydechu z ziemią.

Pierwsze odkręcenie było rewelacyjne – na blacie pojawiło się 200 km/h, slider delikatnie całował podłoże, wszystko było pod kontrolą i całkowicie

bezpieczne (choć spróbuj powiedzieć to glinom!). Nierówności, wybrzuszenia i zmiany nawierzchni nie mają dla Blade'a znaczenia.

Leciłem po torze szybko i gładko, ale ilość potrzebnej do tego mocy była minimalna, wszystko było tak bezproblemowe, że nawet się nie spociłem (co nie jest normalne).

Zejdźcie na kolano przy 200 km/h powinno zrobić wrażenie, ale nic takiego nie miało miejsca. Nawet przy szybkościach groźących utratą prawa jazdy niesamowite hamulce uratują cię w każdej sytuacji. Wydają się być zbyt dobre i hamowanie od 220 do 60 km/h to stała walka, aby nie przejechał cię własny motocykl. W GSX-R hamulce są prawie tak samo mocne, ale siedzisz w nim niżej, więc siła hamowania wypycha cię na zbiornik, a nie ponad nim, tak jak się to dzieje w przypadku Fireblade'a.

Jadąc łeb w łeb z Suzuki, można było zauważyć, iż GSX-R1000 łatwiej skręcał na hamowaniu niż Honda. Blade miał tendencję do wychodzenia z łuku i trzeba było walczyć ciałem. GSX-R i Fireblade wchodzi w winkle tak samo, ale na wyjściu zdecydowanie punktuje Honda. Moc 153 koni daje mu takiego kopca, że zostawia za sobą czarną krechę – wskazówkę dla Gixera, gdzie jechać.

Więc gdybym miał mnóstwo kasy na zbyciu, która maszynę bym kupił? Na czoło wysuwa się Blade, jako bardziej uniwersalny; lecz Gixer nie pozostaje daleko w tyle. Natomiast dla kierowców z awanturniczą zyłką GSX-R może być niezastąpiony.



## Specyfikacje

Silnik	rzędowy, 4-cyl., chłodzony cieczą, 16-zaworowy, o pojemności 988 cm <sup>3</sup>
Średnica x skok	75x 56,5 mm
Stopień sprężania	11,9: 1
Układ zasilania	elektryczny system wtryskowy,
Moc	154 KM przy 11250 obr/min
Mom. obrotowy	108 Nm przy 8500 obr/min
Rama	aluminiowa, łączona, dwuczęściowa
Przednie zawiesz.	43 mm z pełną regul. upside-down
Tylne zawiesz.	1 element resorujący z pełną regulacją
Przednie hamulce	2 x 4-tłoczkowe zaciski, 2 x tarcza 310 mm, mocowane radialnie
Tylne hamulce	1 x 2-tłoczk. zacisk, 1 x tarcza 220 mm
Rozstaw osi	1410 mm
Wysok. siedzenia	820 mm
Waga sucha	179 kg
Poj. zbiorn. paliwa	18 l

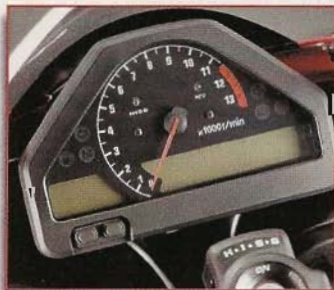
## Dane techniczne FIREBLADE

Fireblade w końcu stał się prawdziwym sportowym motocyklem w klasie 1000. Ten całkowicie nowy silnik o pojemności 988 cm<sup>3</sup> zachował ta samą średnicę tłoka, co jego poprzednik, a magiczną pojemność osiągnięto za pomocą wydłużonego skoku tłoka. Równie dużo wysiłku co silnikowi poświęcono redukcji tarcia wewnętrznej. Honda wprowadziła całkiem nowe powierzchnie płaszczki tłoków, podczas gdy inercja zosta-

ła zmniejszona przez użycie nowych, „beznakrętkowych” korbowodów.

Zastosowano również rozwiązania sprawdzone w CBR600RR i wyposażono motocykl w podwójny układ wtryskowy. Jedna dysza znajduje się bezpośrednio w głowicy i jej zadaniem jest reakcja na gwałtowne zmiany prędkości obrotowej, a druga znajduje się bliżej air-boxu i gwarantuje optymalną moc przy wysokich obrotach.

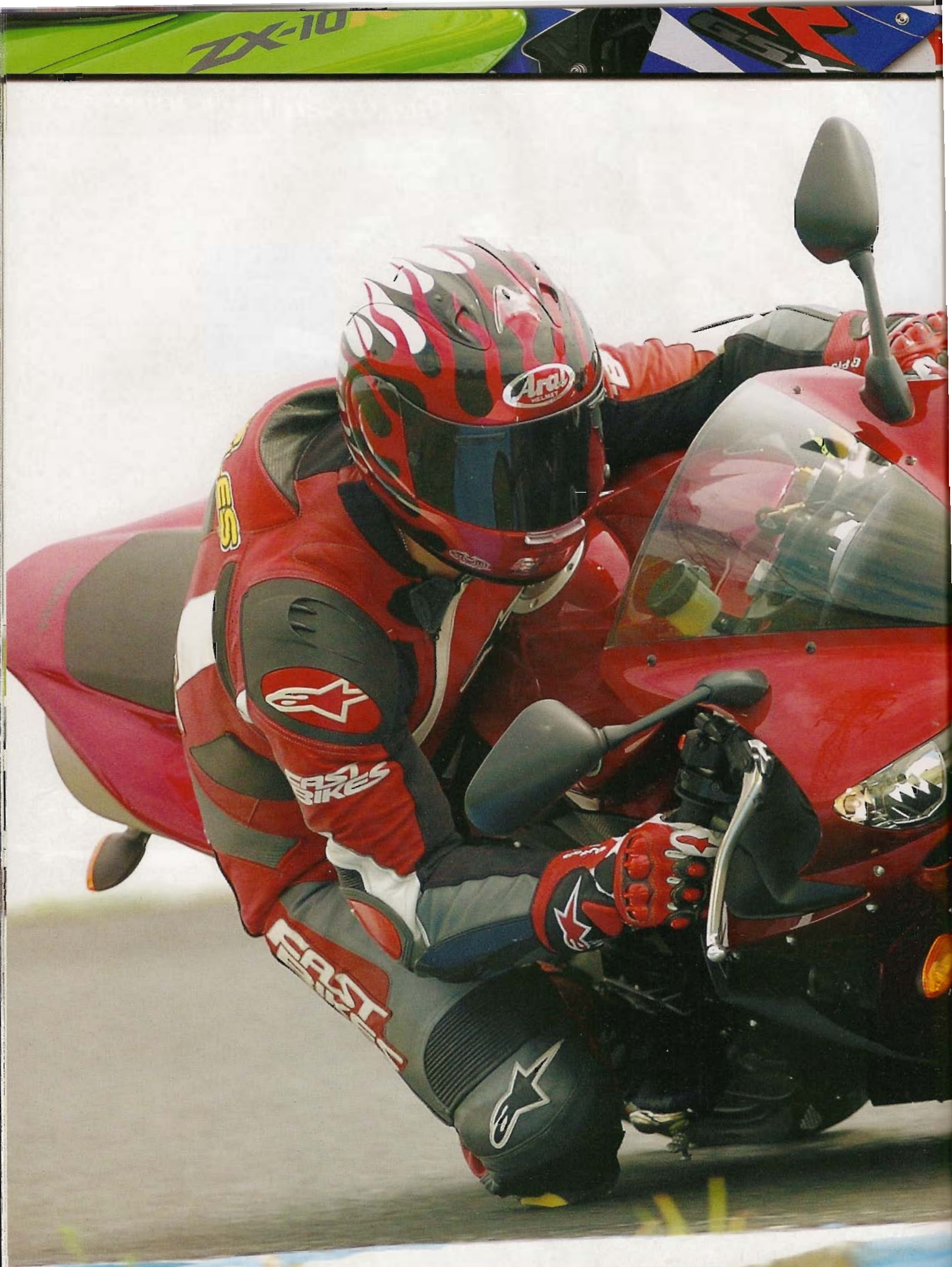
Centralizacja masy była jednym z naczelných założeń konstrukcji RC211V użytej tak w motocyklu o pojemności 600, jak i w nowym Fireblade. Również układ wydechowy został umieszczony podobnie jak w sześciocylce – centralnie pod siedzeniem. Nowinką Hondy na ten sezon jest elektronicznie sterowany amortyzator skrętu zamocowany na górnej półce, którego siła tłumienia uzależniona jest od prędkości motocykla.





Pierwszy test 1000-ów





# YAMAHA YZF-R1

Jest rok 1997, a ja właśnie idę do kuchni zrobić herbatę. Ale coś mnie ciągnie z powrotem do pokoju, gdzie z telewizora dobiega ryk silnika, a dwa reflektory świecą z ekranu. Te oczy z diabelskim wyrazem utkwione we mnie, prawie hipnotyzujące – dwa niezapomniane symbole na ekranie... Potem tak szybko jak się pojawiły tak znikły, a ich miejsce zajęła jakaś denna reklama czegoś tam. Herbata mogła poczekać. Potrzebowałem piwa.

W taki oto sposób po raz pierwszy ujrzałem R1 w akcji, i od razu zapragnąłem ją mieć. Jediną przeszkodą było to, że nie było mnie na nią stać. Mo-

## YAMAHA YZF-R1

- NIESAMOWITY NA DRODZE I NA TORZE
- NAPEŁNIONY UŻYTECZNĄ MOCĄ SILNIK
- TECHNOLOGIA ZAWIESZENIA - MOTO GP
- UNIWERSALNY I WSZECHSTRONNY
- NAJSZYBSZY W TEŚCIE OD 0-100 KM/H
- KRÓTKO ZESTOPNIOWANA SKRZYŃKA BIEGÓW

głem jedynie karmić moje marzenia za pomocą czasopism, a artykuł Dana na temat nowej R1 sprawił, że czułem się jak impotent czytający pornusa. Ówczesne hasło reklamowe Yamahy brzmiało mniej więcej „zintensyfikowane podniecenie”, tymczasem moje odczucia na temat nowego motoru były bardziej bliskie „zintensyfikowanej frustracji”.

Od tamtej pory R1 przeszła liczne zmiany. Pierwszy lifting nastąpił w roku 2000, gdzie zmieniono nieznacznie owiewki, trochę charakterystykę silnika i zawieszenia. Niesamowity model z 2002 roku był po raz pierwszy wyposażony we wtrysk paliwa oraz nową skórę, a ponadto był w stanie wjeżdżać w ogon GSX-R1000 – przynajmniej na drodze.

Jako jednostka wyścigowa R1 zdołała tylko na kilka lat ożywić oczekiwania – do czasu pojawienia się Suzuki, która przekształciła Mistrzostwa Superstock w wyścig jednej marki.

I tak, mamy rok 2004, a długo oczekiwane wyzwanie w końcu się pojawiło w postaci nowej R1. Opisując R1 jako „nie znającą kompromisów” Yamaha twierdzi, że zbudowała optymalną maszynę zarówno na drogę, jak i na tor z dużą dozą nacisku na podniecenie towarzyszące użytkowaniu.

Na torze w czasie prezentacji nakarmiono nas tak „ważnymi” informacjami jak: „ekspert w dziedzinie rozrywki” czy „piękna bestia” (trwało to, na szczęście, krótko) i już tylko noc dzieliła nas od możliwości samodzielnego przetestowania maszyny.

Co jest niezwykle, na byłym torze Moto GP byliśmy pierwsi. Pierwsze wrażenie – pozycja kierowcy jest o wiele mniej zcentralizowana niż na ostatnim motorze, na którym jeździliśmy na torze (ZX-10R).

Poza tym jakość wykończenia była wspaniała – nigdy dotąd nie spotykana w takim stopniu w motocyklach marki Yamaha. Mogła teraz iść w parze z Hondą.

W czasie prezentacji sporo czasu poświęcono charakterystyce silnika, muszę przyznać, iż po przejechaniu się motorem wiedziałem, co mieli na myśli. Obecnie tak łatwo jest wyprodukować



motor, który jest całkowicie przyjazny użytkownikowi, lecz może się okazać nudny. Trzeba umieć zachować równowagę, a wydaje się, że Yamaha wiedziała, jak to zrobić. Moc w R1 narasta od większych obrotów w sposób płynny, bez większych skoków. Nie odczuwany takiego kopa jak to ma miejsce w przypadku GSX-R, ponieważ Yamaha ma krótszy skok tłoka. Kosztem małego momentu obrotowego na niskich obrotach uzyskano możliwość wkręcania się na bardzo wysokie obroty. Na torze i tak wykorzystujemy silnik powyżej 5000 obr/min, a powyżej tej wartości przyrost mocy pokrywa się z przyrostem momentu obrotowego. Silnik może się kręcić 1800 obrotów wyżej niż Gixer, 1250 wyżej niż Fireblade i 1000 wyżej niż ZX-10R. Korzyść z tego jest szczególnie widoczna przy pokonywaniu zakrętów, gdzie możemy dłużej ciągnąć na poszczególnych biegach. Przy wyjściu z zakrętu daje o sobie znać amortyzator skrętu montowany fabrycznie.

W motocyklu na fabrycznej prezentacji biegi wchodziły gładko, lecz nie były już tak precyzyjne w przypadku maszyny testowanej przez nas w Wielkiej Brytanii. Na trzecim biegu R1 odpowie w ten sam sposób co Gixer – dawka sprzęgła i lekkie szarpnięcie za kierownicę,

I możesz dawać na gumie tak długo, jak masz ochotę. Podsumowując: motor jest wystarczająco wyrafinowany, by być użytecznym dla nowicjusza; lecz nadal ma w sobie dość bestii, by zaspokoić eksperta. Tak jak wcześniej powiedziałem, Yamaha umiała zachować równowagę.

Skoro mowa o równowadze, sprawdźmy, jak wygląda poręczność. Przez pierwsze dwie półgodzinne sesje na torze jeździliśmy na fabrycznych oponach. Nie na tych, na których będziemy



Chłopaki, przeczyściłem jej oba komliny...

opona nie radziła sobie z mocą R1. Ogólnie mówiąc, po raz pierwszy w życiu czułem się komfortowo jeżdżąc na oponach tej marki i mogłem kontrolować mocą jazdę ślizgiem.

Jeździliśmy na drogowych gumach i ulicznych ustawieniach zawieszenia, co nie sprawiło problemów, dopóki poznawaliśmy tor. Wraz ze zwiększeniem prędkości zaczęły się kłopoty z prześwitem przy pokonywaniu zakrętów, a próby zacieśnienia środkowej części zakrętu wymagała przy każdym kolejnym okrążeniu coraz więcej wysiłku.

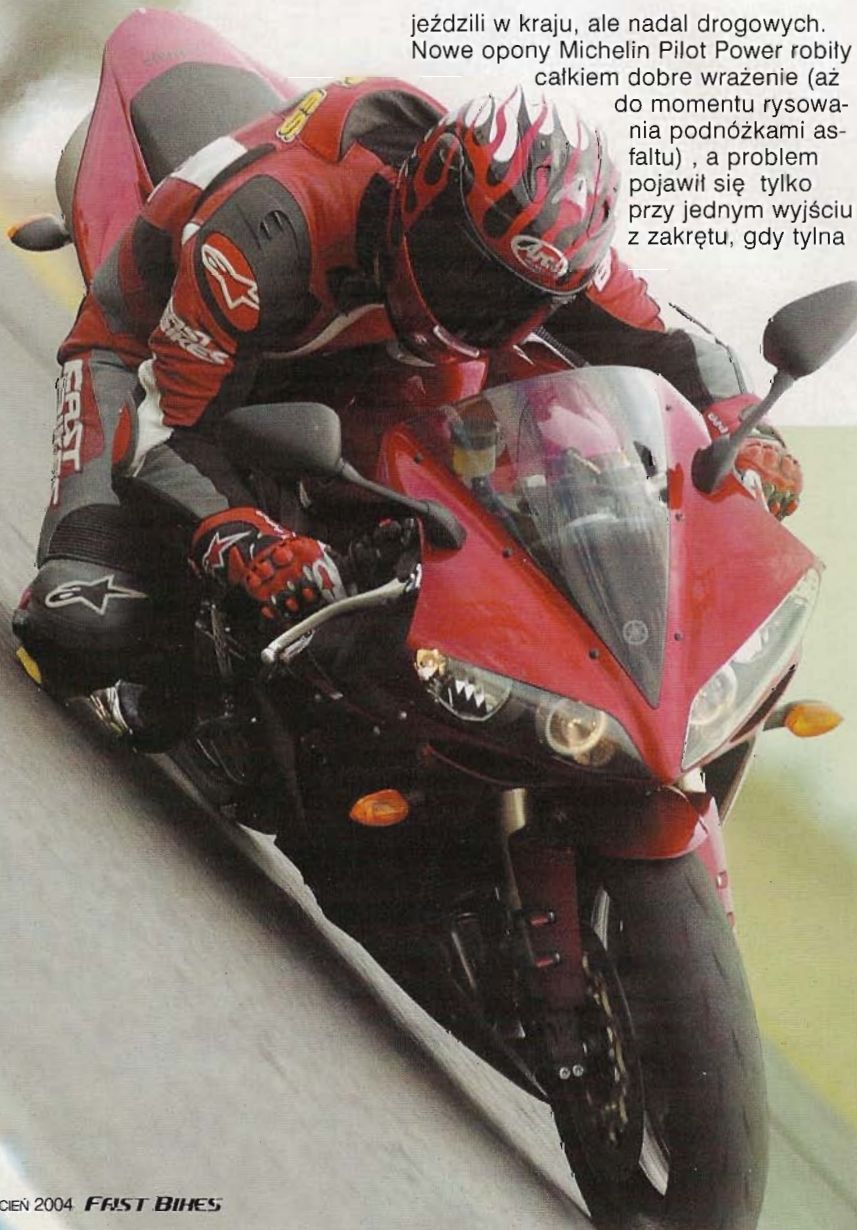
Uczciwie mówiąc, głupio jest krytykować fabryczny motor drogowy za pewne drobne usterki na torze, zwłaszcza gdy żaden ekspert nawet nie próbowałby wyjechać na tor nie zmieniawszy najpierw ogumienia na wyścigowe.

Tak jakby Yamaha przewidziała możliwe słowa krytyki, gdyż w ostatnich trzech sesjach zmieniono opony na Michelin Pilot Race odpowiednio dostrajając zawieszenie. Wówczas moja pewność siebie sięgnęła cienkiej linii wyznaczającej granicę pomiędzy liczącym się czasem okrążenia, a czasem który miałbym spędzić w szpitalu. Lecz przynajmniej dwie sesje na tym teście na



**“...LEKKIE szarpnięcie za kierownicę i możesz dawać na gumie TAK DŁUGO, jak masz ochotę...”**

jeździli w kraju, ale nadal drogowych. Nowe opony Michelin Pilot Power robiły całkiem dobre wrażenie (aż do momentu rysowania podnóżkami asfaltu), a problem pojawił się tylko przy jednym wyjściu z zakrętu, gdy tylna



Fujiwara San



Nishida San



### **Fujiwara San** **Projektant silnika**

FB- Yamaha nadal używa pięciozaworowej głowicy, zastosowanej po raz pierwszy w oryginalnej Genesis. Nikt inny tego nie robi, więc jakie są z tego korzyści?

FS- Chcieliśmy uzyskać podwyższenie mocy oraz obrotów silnika, więc przewaga pięciu zaworów na cylinder polega na tym, że są lżejsze i lepiej napętlają cylinder.

FB- Układ wydechowy wygląda wspaniale. Po co są potrzebne dwa tłumiki? Dla stylu czy dla osiągnięć?

FS- Ważniejszy był styl. Przy jednym tłumiku jest również trudniej uzyskać dobre odprowadzanie ciepła oraz odporność na wstrząsy. Przy dwóch rurach jest to łatwiejsze, a układ zrobiony jest z tytanu, a przez to bardzo lekki.

FB- Jak sądzisz, co było największym ulepszeniem poczynionym w silniku?

FS- Nowy, krótszy układ korbowodowy. W znacznym stopniu również poprawiliśmy układ wtryskowy. Stary układ był bardzo dobry, lecz nowa R1 ma więcej mocy, którą trzeba precyzyjnie kontrolować. Został również zmieniony kąt nachylenia cylindrów względem nowej, węższej skrzyni korbowej. W starej R1 pokrywy silnika mogły ulec uszkodzeniu, w nowej się to nie wydarzy.

FB- Co było głównym celem przy projektowaniu silnika? Więcej mocy czy większa użyteczność?

FS- Więcej mocy także, lecz najważniejszą rzeczą było zadowolenie kierowcy. Wysoka moc była na drugim miejscu. Musi być dobra, by zadowolić większość użytkowników.

### **Nishida San** **Projektant zawieszenia**

FB- Jak sądzisz, co jest największym postępem w tym nowym zawieszeniu?

NS- Układ zawieszenia. Silnik został przesunięty do przodu i w dół, co spowodowało, że środek ciężkości motocykla znalazł się dokładnie centralnie. Nowa technologia ciśnieniowego odlewania ramy oraz nowy układ wahacza powoduje, iż uzyskano znaczny przyrost sztywności przy jednoczesnym obniżeniu masy, co szczególnie uwydatnia się hamowaniu i przyspieszaniu.

FB- Czy w układzie zawieszenia poczyniono wiele zmian?

NS- Tak, wiele. Sztywność zewnętrznych osłon teleskopów jest teraz dużo wyższa i zmniejszono tarcie wewnątrz zarówno przedniego, jak i tylnego amortyzatora. Zamontowano w nich również całkowicie nowe zawory i mamy nowe ograniczniki. Teleskopy z zewnątrz wyglądają podobnie do montowanych w modelu 2003, ale w środku są całkowicie inne. Tylny amortyzator nie różni się od poprzedniego tak bardzo, lecz mamy inną kontrolę tłumienia oraz inną sprężynę.



pewno pozostaną w mojej pamięci. W czterdziestostopniowym upale finałowe okrążenie było najlepsze na teście i ujawniło, jaka fantastyczną wyścigową

trzymał linię, a jazda slide'm na zakręcie została zastąpiona wyjściem na gumę, tak dobrze sportowe opony wgrzyzały się w asfalt.

**“...jest to teraz LEPSZY  
MOTOCYKL drogowy bez utraty  
ostrości będącej SYNONIMEM  
MARKI R1...”**

maszyną może się stać R1, gdy tylko zechce. Po wprowadzeniu sportowych ustawień zawieszenia i zmianie opon motocykl lepiej się prowadził, lepiej

Mój mózg tak się skalibrował z torem, że wchodziłem w zakręty tak gorąco, jak upalna australijska pogoda. Podczas gdy same hamulce nie były ni-

czym szczególnym od czasu upowszechnienia się radialnego mocowania, ich skuteczność była rewelacyjna. Przy wchodzeniu w podwójną agrafkę hamulce pracowały bardzo ostro i działały aż do granic przyczepności opony, nie poddając się fadingowi.

Jako motocykl wyścigowy R1 ukazała nam większość swoich możliwości, ale dopiero na drodze dozgonnie się w niej zakochałem. Prześwit, który krytykowałem podczas jazdy na torze sprawia, iż ten motor jest dużo bardziej wygodny podczas użytkowania na drodze niż jakikolwiek inny motocykl sportowy. Musisz się bardzo starać, by zadrapać podnóżkami asfalt (lub być jednym z „bohaterów ronda lub winkielków”, o których słyszałem), a zmiana pozycji kierowcy przez obniżenie podnóżków o 7,5 mm i podwyższenie kierownicy o 10 mm czyni R1 praktycznym zarówno dla miłośników osobników, jak i dla miłośników jazdy długodystansowej. Yamaha podkreślała swoje starania, by uczynić z R1 lepszy motocykl drogowy bez utraty ostrości będącej synonimem marki. I muszę przyznać, że im się udało. Drogi, po których poganiałem różnią się znacznie – od tragicznie wyboistych do cudownie gładkich, a nowe zawieszenie R1 pokonywało je z tą samą łatwością, a maszyna była równie

Szczęśliwa w czasie wolnej jazdy po ciasnych zakrętach, jak i na pełnym gazie pożerając kilometry autostrady.

Ogólnie mówiąc, Yamaha zdołała wyprodukować maszynę, którą trudno będzie pokonać na drogach, nie tracąc tym samym możliwości uzyskania mistrza wyścigów.

Nowa R1 jest be wątplenia najlepszym motocyklem kiedykolwiek wyprodukowanym przez koncern Yamaha.



**Specyfikacje**

Silnik	rzędowy, 4-cyl., chłodzony cieczą, 16-zaworowy, o pojemności 988 cm <sup>3</sup>
Średnica x skok	77x 53,6 mm
Stopień sprężania	12,3: 1
Układ zasilania	elektroniczny system wtryskowy, 152 KM przy 12500 obr/min
Moc	97 Nm przy 10500 obr/min
Mom. obrotowy	152 KM przy 12500 obr/min
Rama	aluminiowa, łączona, dwuczęściowa
Przednie zawiesz.	43 mm z pełną regul. upside-down
Tylne zawiesz.	1 element resorujący z pełną regulacją
Przednie hamulce	2 x 4-tłoczkowe zaciski, 2 x tarcze 320 mm, mocowane radialnie
Tylne hamulce	1 x 1-tłoczkowy zacisk, 1 x tarcza 220 mm
Rozstaw osi	1395 mm
Wysok. siedzenia	820 mm
Waga sucha	172 kg
Poj. zbiorn. paliwa	18 l

**Dane techniczne YZF-R1**

Jest to najbardziej radykalna zmiana od czasu debiutu modelu w 1998 roku – R1 jest rewelacyjna. Motor został całkowicie przebudowany i teraz należy do tej samej ligi osiągow co GSX-R1000. Yamaha również twierdzi, że jest pierwszą firmą, która uzyskała 1:1 stosunek mocy do wagi (tak samo twierdzi Kawasaki), z deklarowaną mocą 172 KM przy takiej samej masie. Najbardziej

interesującą cechą silnika jest relatywnie krótki skok. System wtryskowy w układzie zasilania został wyposażony w podwójne przepustnice, jak też i w dwie dysze wtryskowe. Pracą układu steruje 32 bitowy komputer, który zapewnia precyzyjne dozowanie paliwa oraz mocy w całym zakresie obrotów. Wspomaga go system EXUP zamontowany w układzie wydechowym, podwyższając

moment obrotowy w średnim zakresie obrotów. W modelu 2004 cały ten układ wykonany jest z tytanu, oraz ma postać podwójnego wydechu prowadzonego pod siedzeniem. Układ wyposażony jest również w katalizator. Yamaha zapoczątkowała modę na „piętrowe” skrzynie biegów, a tegoroczny model ma skrzynię podobną do Kawasaki.



### WYWIADY

#### STEVE PLATER

*(od niedawna ponownie w Yamaha Virgin w British Superbike)*

FB - Spędziłeś już trochę czasu na motorze w testach przed sezonem. Czy jest coś w nowej R1, co czujesz że może ci pomóc w mistrzostwach?

SP - Motor jest super, ale sądzę że dla nas najważniejszą sprawą w tym sezonie jest team. Pracujemy razem naprawdę dobrze i sądzę że z pomocą tej nowej maszyny będziemy tak silni jak nikt inny w tym roku. Rob Mac zawsze potrafił wydobyć ze mnie to, co najlepsze. Podpatruje mnie na torze i nazywa sukinsynem, gdy nie podoba mu się coś, co robię. Jest to jednak zawsze konstruktywne i dużo mnie nauczył jako zawodnika. Naprawdę nie mogę się doczekać sezonu i dużo sobie po nim obiecuję.

FB - Co sądzisz o tym motorze w standardzie?

SP - To rewelacyjna maszyna i nie mówię tego dlatego, że pracuję dla Yamahy! Łatwo się ją prowadzi; zrobiłem całe okrążenie na najwyższym biegu, a układ zasilania działał bezbłędnie.

Możesz na nią po prostu wskoczyć i zrobić kilkaset mil bez problemów lub jechać na tor i będzie równie dobra. Myślę, że doskonale pasuje tu i tam. Jest bardzo stabilna i możesz na niej jechać jak tylko chcesz, sądzę, że będzie ja trudno pokonać na drodze.

#### JASON GRIFFITHS

*(zawodnik TT i Szef Sprzedaży Yamaha UK)*

FB - Będziesz jeździć na nowej R1 w TT w tym roku. Jakie są twoje pierwsze wrażenia?

JG - Jechałem na motocyklu drogowym po raz pierwszy od około sześciu miesięcy i byłem pod wrażeniem. Tor był trudny technicznie – nie można było jeździć szybko na prostej. R1 zrobiła na mnie wrażenie, ponieważ na niej było to łatwiejsze, jest tak przyjazna dla zawodnika, że mogłem oswajać się z torem, a nie musiałem z motorem.

FB - Czy było coś, co sprawiło, że pomyślałeś „to będzie wspaniały motocykl w Tourist Trophy“?

JG - Tak, jest bardzo neutralny i stabilny, a to jest potrzebne na Wyspie. Dodatkowo, jak już powiedział Steve, motocykle będą przygotowywane przez zespół Rob'a Mac, a oni wiedzą jak najlepiej przygotować motocykl Yamaha.

FB - Czyli że to dobrze rokuje jeśli chodzi o pierwszą wygraną?

JG - Chciałbym też móc tak po myśleć. Muszę spędzić więcej czasu na motorze, więc będę jeździł ile się da i spędzał więcej czasu na torze.

## PODSUMOWANIE

W zeszłym roku było łatwo wydać werdykt, a w tym roku stało się to o wiele trudniejsze. Skoro trzej główni gracze poczynili takie postępy, pole manewru znacznie się zmniejszyło.

Biorąc pod uwagę fakt, że to są tylko wstępne wrażenia, nasza konkluzja również tylko ich dotyczy.

Kawasaki jest bez wątpienia najbardziej zwrotnym i szybko zmieniającym kierunek jazdy motocyklem w teście. Jest również najmniejszy oraz zdeterminowany do pokazania dobrych stron na torze wyścigowym. Lecz nadal nie jestem przekonany, czy jest z niego także dobry motocykl drogowy. W czasie krótkich niedzielnych wypadów po znanych drogach będzie jeździł jak szalony, lecz nie jestem przekonany, jeżeli chodzi o długie wypadki. Wysoko zamontowane podnóżki i ekstremalna pozycja kierowcy może okazać się – mówiąc dosłownie – wrzodem na tyłku. Również natura silnika nie sprzyja pracy na zatłoczonych drogach. Nie jest to maszyna stworzona do relaksu.

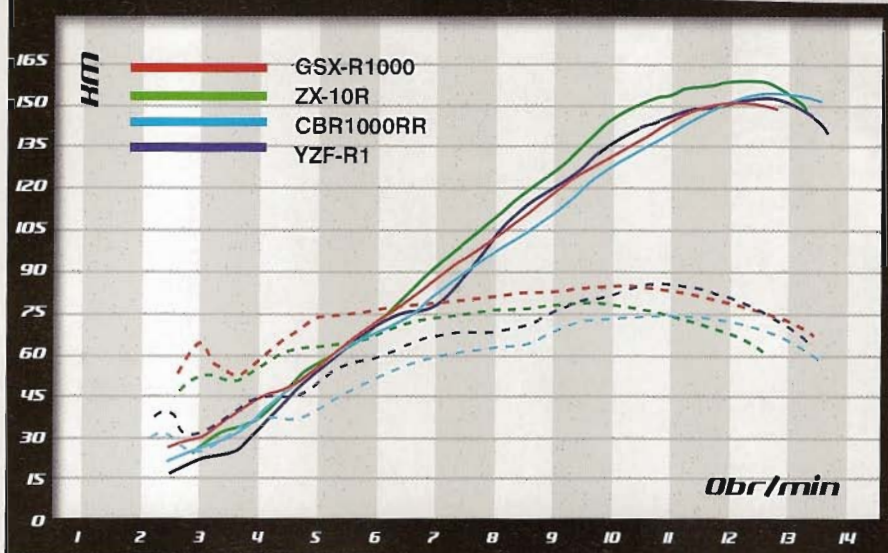
GSX-R dorównuje reszcie stawki i pracuje dobrze, zarówno na drodze, jak i na torze. Jest to nadal zdecydowanie motocykl dla eksperta, bowiem nie jest za miękki. Możesz go spokojnie eksploatować w dolnym zakresie obrotów, jeżdżąc przy tym dynamicznie, a jeżeli będziesz chciał podoginać, GSX-R nie będzie na pewno miał nic przeciw temu. Choć w mniejszym stopniu niż Kawasaki, Suzuki jest nadal lepszym motocyklem torowym niż drogowym. Trzeba jednak stwierdzić, że jakiegokolwiek motywy skłonią cię do kupna GSX-R nie będziesz rozczarowany.

Wydaje się, że bitwa o tytuł najlepszego „sportowego motocykla w klasie 1000” rozstrzygnie się pomiędzy Fireblade'm a R1. Uniwersalną R1 trudno pokonać. Yamaha włożyła dużo wysiłku, aby zrobić z R1 dobry motocykl drogowy oraz potencjalnego championa toru, co wyraźnie widać. Wygodna pozycja kierowcy oraz silnik z taką mocą i elastycznością zadowolą każdego – od całkowitego prawiczka w klasie 1000 do prawdziwego racemana. Mocno wierzę, że R1 będzie nie do pobicia, jeżeli szukasz maszyny potrafiącej wszystko zapewniającej ci uśmiech od ucha do ucha za każdym razem, gdy z niej zsiadasz.

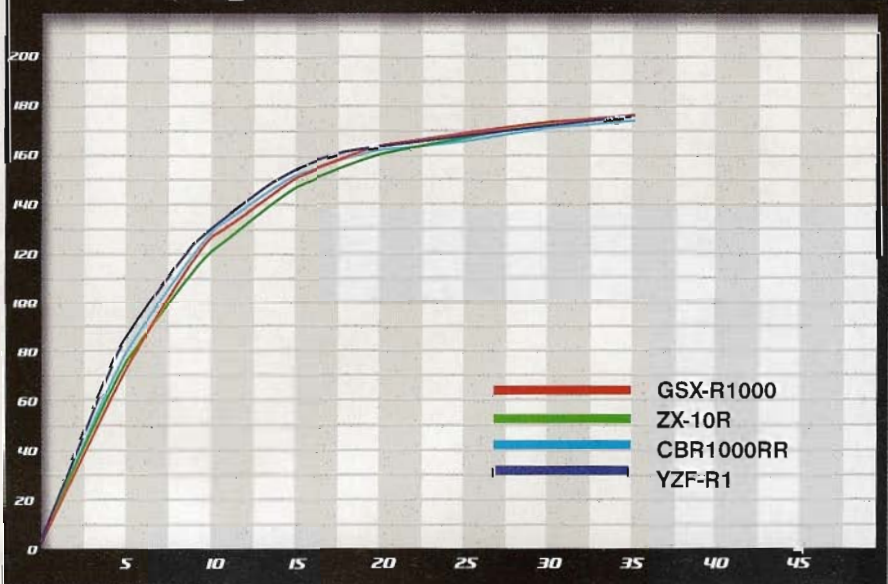
Jeżeli chodzi o Fireblade'a, wydaje się, że Honda wyprodukowała tysiąca niesamowicie łatwego do użytkowania. Lecz można też stwierdzić (i wielu ludzi to robi), że Honda jest trochę zbyt bez wyrazu i brakuje jej charakteru czy tożsamości, co jest bardzo ważnym aspektem jazdy. Więc na razie – aż przeprowadzimy bardziej obszerne testy – jest mam trudno powiedzieć, kto zwycięży.

Gdy pierwsze wrażenia słabną, wydaje się, że Gixer nie zostaje wiele w tyle, lecz chyba jednak wyprzedzają go Honda i Yamaha. ZX-10R jest wspaniałą maszyną – tak jak one wszystkie, lecz nie jest wystarczająco uniwersalny.

### MOC KM



### Analiza danych



	0-do max	0-224(km/h)	0-96(km/h)	96-192(km/h)	1/4 mili	prędk. max
Honda Fireblade	35.86	11.81	3.76	4.88	11.27 @ 136.84	280.00
Suzuki GSX-R1000	36.28	12.26	3.96	4.16	11.72 @ 133.21	288.57
Yamaha YZF-R1	32.02	12.12	3.39	4.81	10.95 @ 132.64	281.42
Kawasaki ZX-10R	32.07	12.98	3.83	4.98	11.64 @ 132.57	280.84

