

MAGAZYN MOTOCYKLI SPORTOWYCH

FAST BIKES

POLSKA

TM

ODBLASKI
NA
KASH

ROSSI
o mi

nasz nowy
material

ZMAGANIA
MUSCLE BIKÓW

GSX1400 v CB1300 v
ZRX1200 v XJR1300

nowy lepszy „bazył”
[chyba Polka]

2004
2H-10R &
FIREBLADE

PLUS

- Akcesoria • Mick o Benie i Ericu
- Jak jeździć? • Trochę porad prawnych
- Przeczytaj co się wydarzyło w Malezji!

INDEKS 381233

ISSN 17317371

nr 3 (IV)

marzec 2004



11,90 zł

w tym 7% VAT

FIREBLADE 2000 ODPALENIE

Tekst: Adam 'Chad' Child
Zdjęcia:
Andrew Northcott & Paul Barshon



Czy Honda naprawdę zdołała zaszczepić DNA z RCU nowemu Fireblade'owi? Wystaliśmy Chada na Dzikim Zachód do Arizony, aby sprawdził, czy jest to naprawdę wielki killer czy tylko wielki blef...

HONDA CBR1000RR

- 181 KM Z UKŁADEM DOŁADOWANIA RAM AIR
- STEROWANY ELEKTRONICZNIE AMOR SKRĘTU
- NOWY SILNIK O POJEMNOŚCI 1000 CM³
- RADIALNIE MOCOWANE HAMULCE
- WYDECH POD SIEDZENIEM
- ROZŁOŻENIE MASY

W 1992 roku Whitney Houston nadwyręzała swoje struny głosowe śpiewając swój hit „I Will Always Love You”, tankowiec Exxon Valdez zabarwił na czarno pół morza, a Doug Polen przejął koronę w World Superbike. Lecz ważniejszym od czyjegós ćwierkania czy kilku mew dławiających się olejem był fakt, że Honda przedstawiła koncepcję, która na zawsze zmieniła klasę motocykli sportowych – Fireblade.

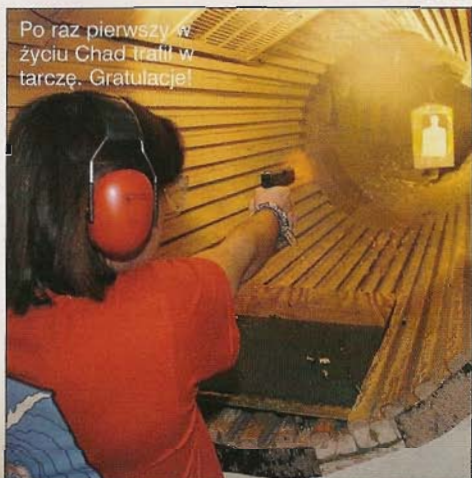
Aż trudno uwierzyć, iż minęło już dwanaście lat od chwili odpalenia Fireblade'a, co roztrząsało konkurencję. Ówczesni królowie (Kawasaki ZX-10, Suzuki GSX-r1100 i Yamaha FZR1000) poczuli się jak powolne i ociężałe fajby. Ja miałem wtedy FZR1000, a po jeździe na Fireblade mój EXUP wydawał mi się niczym dinozaur. Blade kopał po dupie przez wiele lat, lecz od roku 2000 nastał jego zmierzch. Nadeszła pora zmian.

Co przyniosła dwunastoletnia ewolucja nowemu Fireblade'owi? Cóż, Honda zdecydowała się odpalić ten model w Arizonie, USA. Więc po jedenastogodzinnym locie i sączeniu szampana i kilkudniowym przyzwyczajaniu się do klimatu (na co składało się wylegiwanie przy basenie i strzelanie ze spluwy), nadeszła pora na przejażdżkę na motorze po torze.

▷▷



Po raz pierwszy w życiu Chad trafił w tarczę. Gratulacje!



Lecz przedtem musiałem wziąć udział w obowiązkowej prezentacji, gdzie dało mi szansę i od zewnątrz i w środku. Wygląd jest bardzo ważny, szczególnie na dzisiejszym rynku – więc dlaczego

pala we mnie ognia. Rozmawiałem z setkami gości, którzy się ze mną zgodzili, szczególnie w porównaniu z nową R1 i ZX-10R.

Lecz piękno leży w głębi i nie wolno

.... Fireblade jest szybki, cholernie szybki, potencjalnie łyknie GSH-Ra ...”

Honda zniszczyła agresywne, wyróżniające się linie swojego RCV GP takimi nudnymi schematami kolorystycznymi. Jestem pewien, że replika wyścigowego malowania malowania Hondy byłaby czymś wspaniałym, ale trzeba na nią jeszcze poczekać. Uczciwie mówiąc, jej wygląd nie roz-

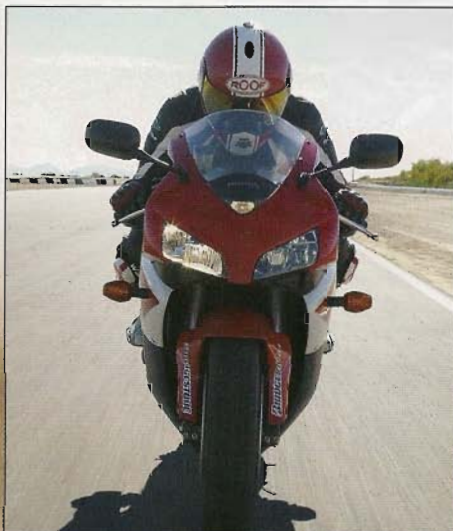
sądzić książki po okładce – i wszystkie te pierdoły, które dzieci w szkole słyszą od nauczycieli. I tak nadeszła atrakcja programu – na całkiem nowym, wyludnionym torze skąpanym w pełni słońca.

Pierwsza robota – trzeba dostroić wszystkie dźwignie do moich dziecięcych rączek. Honda podwyższyła podnóżki, obniżyła kierownicę i przesunęła kierownicę do przodu, zmiana jest natychmiast



zauważalna. Czujesz, że jesteś o wiele bliżej przedniego koła – chociaż nie jest to tak ekstremalne jak u mniejszego brata CBR600.

Wreszcie start i wszystko czego chciałem to objechać kółko. Lecz po jednym okrążeniu takiej bezpłciowej jazdy nadeszła pora uwolnić Blade'a. Przy obiecanych 181 KM mocy (z doładowaniem)



oczekiwałem, że wystrzeli mnie do przodu tak mocno, iż moje ramiona się wydłużą niczym na kreskówkach – lecz nic z tego. Nie zrozumcie mnie źle,

Fireblade jest szybki, cholernie szybki, potencjalnie tylko GSX-Ra, lecz Honda wyprodukowała taki przyjazny motor, że cię nie przeraża. Moc jest oddawana gładko i liniowo. Układ zasilania jest prawie bezbłędny. Jak powiedziałem „prawie”, ponieważ coś szarpie pomiędzy 4000 a 6000 obr/min. W odróżnieniu od GSX-R1000, przednie koło nie rozstaje się z podłożem na dłużej niż sekundę, bez względu na to, jak sobie poczynasz z manetką gazu. W rzeczywistości przyzwyczajanie się do tego zajmuje chwilę. Pełne otwarcie gazu lub strzał ze sprzęgła i masz Blade'a w górze. Jak chcesz zmieniać biegi, to musisz mieć go naprawdę wysoko. Im szybciej jedziesz, tym bardziej

▷▷

CHRIS VERMEULEN WYWIAD

Chad: Czy jechałeś na tym motorze przed dzisiejszą prezentacją?

CV- Nie, dziś jechałem po raz pierwszy. I co o tym myślisz?

CV- Jestem pod wrażeniem. Wszystko jest ok., chociaż jest to wersja drogowa. Jest szybki, ma dobre hamulce. Wersja wyścigowa wygląda podstępnie. Nie mogę się doczekać jazdy na niej.

Czy dokonałeś jakichkolwiek zmian w maszynie?

CV- Tak, usztywniłem ją. W porównaniu do mojego motoru wyścigowego wydaje się miękka, czego zresztą się spodziewałem. Kiedy dostajecie motocykle wyścigowe i zaczynacie testy?

CV- Powinniśmy mieć je w każdej chwili.

Testy zaczną się w styczniu w Europie.

Jedziemy do Oz, ale tam nie będzie czasu, aby odebrać motor, więc sądzę, że będziemy w Walencji.

Będziesz tam sam na Friebladzie, w jednoosobowym teamie. Jak cię to nastraja?

CV- To, że będę bez kumpli z zespołu nie przeszkadza mi. Z punktu widzenia samoluba zmuszę team do przebudowy motocykla według własnego uznania. Poprzednio też byłem sam, bez towarzyszy z zespołu.

Czy będziesz pracował z ludźmi z BSB lub AMA, którzy mają te same motory?

CV- Nie sądzę. Może trochę porozmawiam z ludźmi z AMA, ale stosunki pomiędzy Ten Kate Honda (team startujący w AMA – przyp. tłum.) a Honda Britain nie są najlepsze, gdyż zawsze narzekają gdy jeden team dostaje części lub motocykle przed innym.

Jakie masz odczucia na temat dominacji jednej opony?

CV- Nie przejmuję się zbytnio. Tworzy to jeden poziom dla wszystkich. W zeszłym roku jeździłem na oponach Pirelli, a skoro Laconi ma całkiem niezłe czasy na testach, więc sądzę, że opony będą dobre.

Czy to on jest twoim głównym rywalem?

CV- Tak, on i Toseland. Steve Martin pojedzie też dobrze, bo jest przyzwyczajony do opon.

McCoy i inni też będą poginać. A co robisz przez zimę?

CV- Wracam z Oz na święta, Boże Narodzenie spędzę na plaży, trochę poserfuję a potem pojedę na testy.



.... kąt nachylenia znacznie się
poprawił
w nowym modelu ...”



Specyfikacje

Dane techniczne CBR1000RR

Silnik	rzędowy, 4-cylindrowy, chłodzony cieczą, 16-zaworowy
Pojemność	998 cm ³
Śred. x skok tłoka	75 x 56,5 mm
Stopień sprężania	11,9 : 1
Układ zasilania	elektryczny system wtryskowy PGM-DSFI
Moc silnika	172 KM przy 11250 obr./min
Moment obrotowy	115 Nm przy 8500
Rama	alumiowa, łączona, dwuczęściowa
Przednie zawieszenie	43 mm upside-down z pełną regulacją
Tylne zawieszenie	1 element resorujący z pełną regulacją
Przednie hamulce	2 x 4-tłoczkowe zaciski, 2 x tarcze 310 mm
Tylne hamulce	1 x 2-tłoczkowy zacisk, 1 x tarcza 220 mm
Rozstaw osi	1410 mm
Wysokość siedzenia	720 mm
Waga sucha	179 kg
Poj. zbiornika paliwa	18 l

Jak Honda wyprodukowała nowego Blade'a? Po pierwsze, zaszczerpiono DNA z motocykli wygrywających Grand Prix, użyto wiedzy zdobytej dzięki RCV i prze-transferowano ją do motocykla drogowego. Użyto tego samego języka marketingu jak w przypadku małego brata Fireblade'a – CBR600, który jest posiadaczem tytułu Mistrza tak w brytyjskiej, jak

i światowej edycji wyścigów Supersport 600. Honda nie skupiała się na udowodnieniu posiadania największej mocy i najmniejszej wagi na papierze, a skierowała swoje działania na efektywne wykorzystanie mocy silnika i zawieszenia w walce.

SILNIK

Głównym celem było uzy-

skanie wyczynowej sprawności. Stary silnik zatrzymał się w zeszłym roku na 954 cm³ pojemności. Nowy silnik w rzeczywistości posiada tę samą średnicę, co przedtem, lecz wydłużono w nim skok tłoka z 54 mm do 56,4 mm, uzyskując przynależność do magicznego klanu 1000 cm³ posiadając 998 cm³.

Najprostszym i najbardziej oczywistym sposobem zwiększenia mocy jest zredukowanie wewnętrznej tarcia. Honda osiągnęła to dzięki zastosowaniu nowych materiałów na cylindrach, co zmniejszyło opory tarcia, a zredukowanie masy tłoków i korbowodów oraz zastosowanie zamiast nakrętek śrub bezpośrednio wkręcanych w korbowody znacznie





amortyzator skrętu usztywnia swoje działanie. Brak chęci do jazdy na jednym kole nie wynika z małej mocy, raczej z długości wahacza oraz obsesji Hondy na punkcie rozkładu masy.

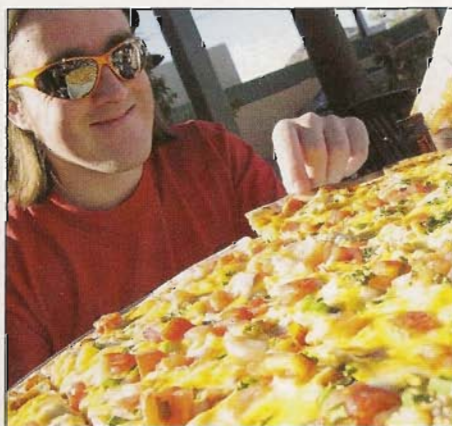
Tak jak w CBR600RR Honda przeniosła prawie wszystko do przodu. Bardziej w przodzie jest umieszczony silnik, a nowa pozycja jazdy przesuwając kierownicę również do przodu, co w połączeniu z dłuższym wahaczem polepsza tor wyjścia z zakrętu i stabilność – jest to lekcja uzyskana od RCV. Kilka ciasnych zakrętów na torze pokonywałem na drugim biegu, co powodowało, że odkręcając przy wyjściu miałem do dyspozycji dużo mocy, a mimo to motocykl prowadził się stabilnie i nie traciłem nad nim kontroli. Gwałtowne pociągnięcie manetki powoduje że wystrzelasz z zakrętu w mgnieniu oka.



Eksperci Kyoichi Yoshiji i Chad przy pracy

Możliwy kąt nachylenia znacznie się poprawił dzięki większemu prześwitowi – co bardzo krytykowaliśmy w zeszłorocznym teście na sportowy motocykl roku. Honda przebiegle usunęła dwucalowe

....gwałtowne odkręcenie manetki, tak wcześnie, jak się ośmielisz, powoduje, że wystrzelasz z zakrętu w mgnieniu oka...



śruby ślizgowe z podnóżków, a mnie i tak udało się zarysować je w jakiś sposób. Niemniej jest to ogromny postęp w stosunku do zeszłorocznego modelu.

Nawet na tych ostrych winklach Fireblade jest tak przyjemny do prowadzenia. Zaledwie po pierwszym okrążeniu jeździłem tak, jakbym trenował przez cały dzień. Nic dziwnego zatem, że dopiero potem, patrząc na zdjęcia, zdałem sobie sprawę, jak bardzo się kładłem. Z oponami Bridgestone porozumiewaliśmy się bardzo dobrze i zawsze czułem, kiedy mają dość. Na takim motorze nawet Trojskiwy Miś musiałby bardzo starać się o wypadek.

»»

zmniejszyło moment bezwładności układu tłokowo-korbowodowego. Pozwala to na bardziej dynamiczne wkręcanie się silnika na wysokie obroty.

Tak jak CBR600, Fireblade posiada dwa wtryskiwacze. Jeden z nich umieszczony jest bezpośrednio w głowicy w celu szybkiej reakcji na otwarcie się przepustnicy; drugi znajduje się w pobliżu air-boxu by zapewnić optymalną moc przy dużym prze-

plywie powietrza.

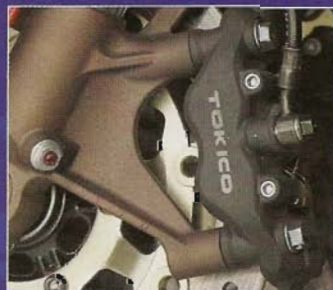
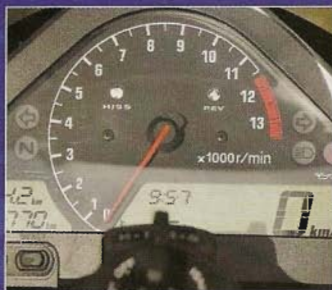
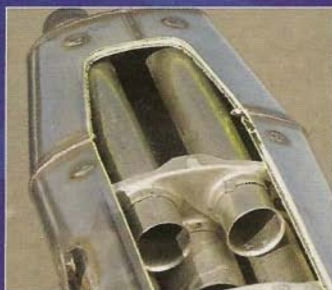
Wyraźnym dowodem na potwierdzenie możliwości wyścigowych jest kasetowa konstrukcja skrzyni biegów, która znacznie ułatwia pracę mechaników wyścigowych. Powierzchnia chłodnicy daje pełną gotowość do wyścigów. Filtr olejowy jest umieszczony na boku, a kolektory są rozsunięte w celu uzyskania miejsca na wyścigową chłodnicę.

PODWOZIE

Fireblade otrzymał ramę o całkowicie nowej konfiguracji, rodem z RCV, czyli motocykla GP. Z powodu wydechów biegnących pod siedzeniem, czyli „centralnie w górę”, tylna półrama jest raczej z odlewanej aluminium niż z profili zamkniętych. Tak jak można oczekiwać, z przodu znajduje się widelec upside-down o średnicy rur 43 mm, uzbrojony

w pełną regulację dociskania i odbicia. Tylny element resorujący używa klasycznego systemu Pro-link, aby uzyskać dość miejsca na biegnący za silnikiem układ wydechowy.

Mała czarna skrzynka na górnej półce to nie uchwyt na puszkę lecz elektronicznie sterowany amortyzator skrętu. Wyraźnie został zaprojektowany dla Rossi'ego do użytku w Moto GP. Prościej mówiąc, amortyzator skrętu dostosowuje swoje działanie do szybkości, z jaką porusza się motocykl. Po raz pierwszy Honda zastosowała taki amortyzator w standardzie. Zmniejszony rozstaw osi przy tak dużej mocy daje stuprocentową gwarancję wpadania w „shimy” – musieli temu zaradzić.



DAVE HANCOCK HIEROWCA TESTOWY/RYNEK WTÓRNY I ROZWÓJ TECHNICZNY

Kiedy po raz pierwszy zacząłeś testować ten motocykl?

DH – Około dwóch lat temu, chociaż były to tylko prototypy i bardzo pobieżne testy. Dział sprzedaży informuje dział konstrukcji, jakie są preferencje rynku, a wtedy konstruktorzy zasiadają do pracy. Ja się nie angażuję w żadne kosmetyczne działania, jedynie testy i pomoc techniczną.

Zapewne długo trwały dyskusje na temat amortyzatora skrętu?

DH – Tak, rozważaliśmy wady i zalety i oczywiście koszt też sprawę nieco skomplikował. Jakie były twoje pierwsze wrażenia na temat amortyzatora?

DH – Z początku miałem wrażenie, że nie ma w ogóle amortyzatora skrętu, bo nie było oporu przy małej prędkości.

Testowałeś motor GP. Jaki jest Fireblade w porównaniu do niego?

DH – Podobny. Przyjazny użytkownikowi. Łatwiej się na nim jeździ po padoku. Rzeczywista ergonomia jest podobna, chociaż Fireblade jest szerszy przy zbiorniku i ma cztery cylindry w rzędzie, a nie pięć w układzie V. Nicky Hayden był zdumiony jak są sobie bliskie.

HYOICHI YOSHII TWÓRCA PROJEKTU

Jak wiele czujników kontrolnych ma nowy elektronicznie sterowany amortyzator skrętu?

KY – Dwa czujniki. Jeden od szybkościomierza, a drugi do pomiaru ruchów kierownicy.

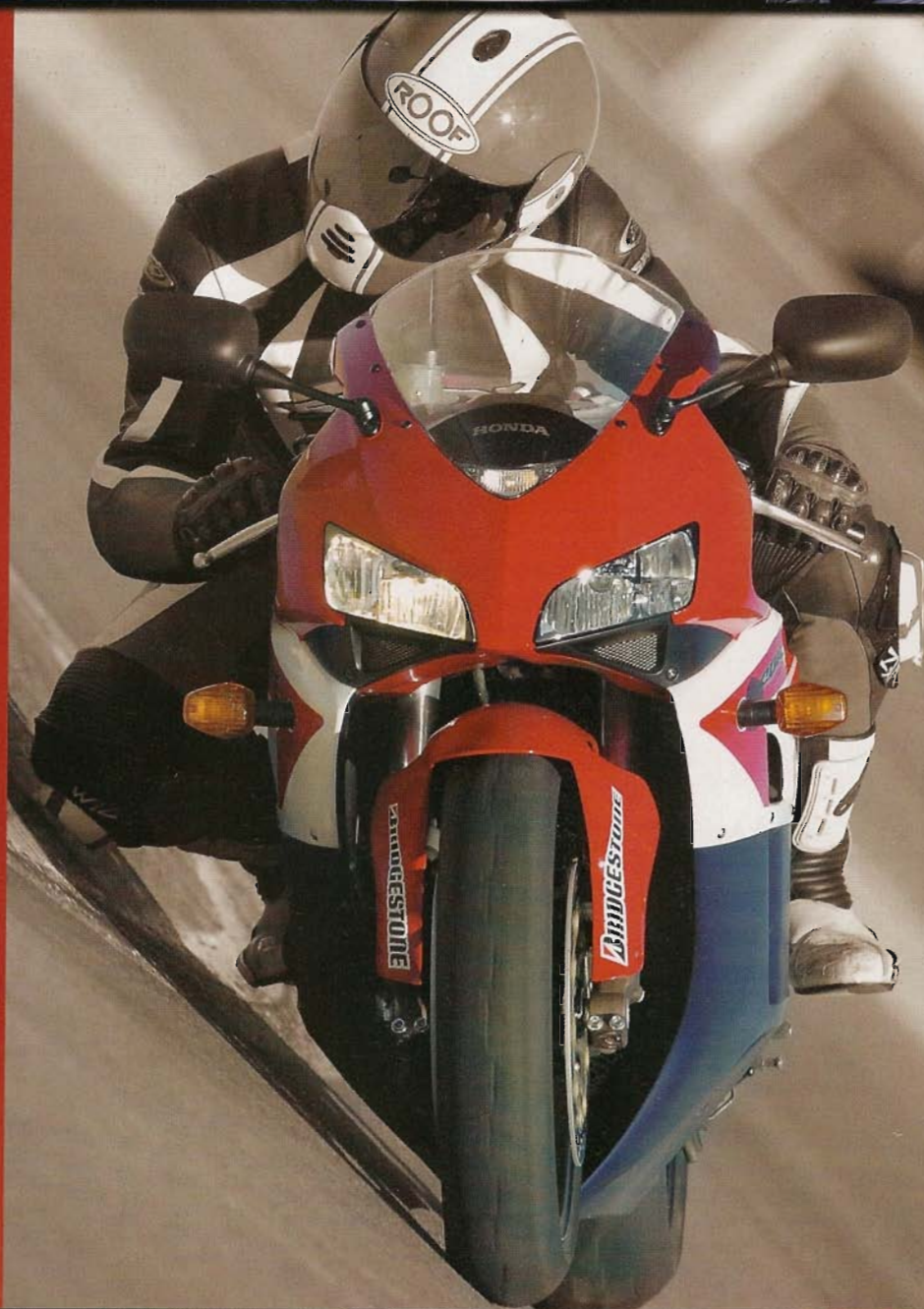
Amortyzator rozpoczyna pracę wraz ze zwiększeniem się prędkości, lecz tylko powyżej 100 km/h. Po to jest potrzebny drugi czujnik, aby oceniał ruchy kierownicy przy niższych prędkościach.

Czy chłopcy na wyścigach mają ten sam system?

KY – Tak, oni również używają elektronicznie sterowanego amortyzatora skrętu. W modelach wyścigowych możemy ustalać prędkość i inne parametry tego urządzenia, co może okazać się również niezbędne w TT (Tourist Trophy).

A co z serwisowaniem amortyzatora?

KY – Będzie działał przez bardzo długi czas. Gdy cokolwiek zawiedzie, specjalna kontrolka poinformuje kierowcę.



TADAO BABA WYWIAD



Chad: Dziękujemy za poświęcenie czasu na wywiad dla naszej gazety. Jestem pewien, że jesteś bardzo zajęty.

Baba San: Nie ma sprawy, tak jestem bardzo zajęty. Jesteśmy tu tylko na jeden dzień, praktycznie wlatujemy i wylatujemy. A, Fast Bikes (uśmiecha się na widok naszego kalendarza). Dobrze, obejrzę go sobie później. Ładne panienki.

Chad: Kiedy zacząłeś jeździć na motorach i pracować dla Hondy?

Baba San: Jeździć na motocyklach w wieku czternastu lat, niezgodnie z prawem, ale nie miało to dla mnie znaczenia; a pracować w Hondzie w 1962 roku.

Chad: Kiedy zacząłeś pracę nad Fireblade'm?

Baba San: Około roku 1988. Mieliśmy wtedy oryginalne projekty na papierze i pomysł, co zrobić z tym dalej.

Chad: Czy zaczynałeś od pustej kartki?

Baba San: Oglądaliśmy inne motocykle i ich słabości, chcąc wyprodukować zwrotny, zwinny i łatwy do prowadzenia pojazd.

Obejrzelismy Kawasaki ZX-10, który był o wiele za ciężki i trudny w prowadzeniu, więc zdecydowaliśmy się na mniejszy motocykl.

Chad: Czy był to zawsze motocykl o pojemności 900 cm³, czy też narodził się jako 750?

Baba San: Oryginalny Fireblade miał tylko 750 cm³ pojemności, ponieważ chcieliśmy, by był poręczny i pozostał lekki.

Wyprodukowaliśmy taki model, lecz dział marketingu i badania rynku Hondy orzekł, iż brakuje mu mocy i nie będzie się dobrze sprzedawał. Nie chciałem zwiększyć pojemności i chciałem utrzymać go jako 750, lecz później musiałem zrobić z niego model 900. Właśnie dlatego nazwano go Fireblade. Początkowo miał nosić nazwę CBR 900 jako że Honda miała już rodzinę CBR600 i CBR1000, więc miało to sens. Jednakże uznano, że to dziwny numer i dlatego nadałem mu nazwę.

Chad: Przekonstruowanie zawieszenia, by zmieścić nowy silnik musiało być ciężką pracą. Czy dlatego musieliście zmniejszyć

Jak zabawa z dziewczą, dwa palce wystarczą, by gwałtownie zatrzymać akcję, tak i w tym motocyklu tylko dwa palce wystarczą, bo hamulce są równie czułe na dotyk. Przód nurkuje progresywnie, chociaż technicy Hondy usztywnili nieco motocykle, dostosowując je do jazdy na torze. Jednakże, z takim obciążeniem przodu tył ma tendencję do uciekania, szczególnie gdy zbliżasz się do zakrętu mocno hamując silnikiem na drugim biegu, a nie na czwartym. Przeciążenie powstające przy hamowaniu dale ci się we znaki po kilku okrążeniach. Ponieważ siedzisz z przodu, zawsze zapierasz się rękami o kierownicę, żeby nie wylecieć z siodła. Radialne zaciski wgrzają się w tarczę niczym doberman w dupę intruza.

HONKLUZJE

Co myślę po bardzo długim dniu jazdy po najnowszym torze Arizony? Motocykl został wykonany z typową dla Hondy jakością i ma ulepszoną, bardziej miękką skrzynię biegów (bardziej z GSX-R niż starego Fireblade). również silnik przynajmniej dorównuje temu z GSXR1000. Honda zyskała dużo



skrętu był już testowany na RCV i sprawdził się. Prowadzenie jest precyzyjne i przewidywalne, daje ci dużo

WSB, BSB (Mistrzostwa Polski ?) jak i na drodze w twoim najbliższym sąsiedztwie.

Honda zrobiła coś prawie niewyobrażalnego – montując 181 koni do motocykla przyjaznego dla kierowcy. Może to jednak okazać się problemem. To, co daje ci największego kopa podczas jazdy to przypływ adrenaliny gdy zbliżasz się do krawędzi możliwości maszyny. Blade wybaczy Ci twoje grzechy oraz błędy, a wynagrodzi ci pełne otwarcie przepustnicy. Jednakże, dla tysięcy motocyklistów dość uczciwych, by przyznać, że potrzeba im cech użytkowych w maszynie, Fireblade może okazać się biletem do nieba o mocy 180 KM.

„... Honda wyprodukowała przyjazny kierowcy motocykl o mocy 180 KM... Fireblade wybaczy Ci wszystkie grzechy...”

wiedzy czerpanej z lekcji dawanej na MOTO GP. Centralizacja masy – która sprawdziła się również w przypadku CBR600 – jest dużym osiągnięciem. Elektronicznie sterowany amortyzator

wiedzy na temat możliwości motocykla, a hamulce zapewniają możliwość ostrego zatrzymania się w każdej sytuacji. Wszystko to wskazuje że będzie ich dużo zarówno w sporcie wyczynowym

przednią oponę do 16 cali?

Baba San: tak (uśmiecha się) częściowo był to ten powód.

Oryginalna 750 miała 17-calowe koło z przodu. My podążaliśmy w kierunku rozwiązań wyścigowych z tamtych czasów. Opona miała rozmiar 130/70/16 cali, co w rzeczywistości sprawiło, że koło było podobne do 17-calowego z powodu grubszej opony.

Chad: Czy jeździłeś na nim?

Baba San: Tak, na testach zarówno w Europie jak i Japonii. Byłem bardzo szczęśliwy.

Chad: Przypuszczam że już wtedy pracowałeś nad drugim modelem?

Baba San: Wiedziałem, że motocykl był dobry, ale nie oczekiwałem, że wyniki sprzedaży będą tak dobre jak się okazało. W rzeczywistości przekroczyły oczekiwania trzykrotnie. Od razu pracowaliśmy nad drugim modelem, wprowadzając zmiany spowodowane reakcją klienta oraz ponownie pracując z naszym działem badań rynku. Na przykład powiedzieli, że motor ma

być wygodniejszy, więc podnieśliśmy odrobinę kierownicę i zmieniliśmy pozycję kierowcy oraz poprawiliśmy aerodynamikę.

Chad: Widziałeś jak się motocykl zmieniał. Z czego byłeś najbardziej dumny?

Baba San: Moodie (uśmiecha się i podnosi kciuk), zwycięstwo Jima Moodie na Wyspie Man znaczyło bardzo dużo.

Chad: Jaki wpływ miałeś na nowego Fireblade'a?

Baba San: Fireblade był moim pomysłem, więc musieli się ze mną konsultować.

Chcieliśmy utrzymać tradycję dobrego prowadzenia się Fireblade'a.

Chad: Gdybyś się nadal zajmował tym projektem co byś zmieniał?

Baba San: Ha! Ha! Gdybym ci powiedział to byłby donos. To jest top secret do następnego Fireblade'a.

Chad: A co z wagą?

Baba San: No, może, top secret.

Chad: Jaka jest przyszłość Blade'a? Jaki będzie w roku 2007?

Baba San: Pewnie że pracujemy nad nowym motocyklem. Zawsze patrzymy w

przyszłość, śledzimy wyścigi, ale o tym cicho sza.

Chad: Czy za kilka lat będzie można uzyskać 200 koni w seryjnym motocyklu?

Baba San: 200 koni jest możliwe. Wszystko zależy od kosztów oraz potrzeb klienta.

Obecnie jest to za drogie. Musimy również uczynić motocykl bardziej mobilnym.

Czynnikami ograniczającym jest tu technologia opon, chociaż się poprawia, jak to pokazują wyścigi.

Chad: A Fireblade V5?

Baba San: Ha! Ha! Jest możliwy, ale kosztowałby 500 000 Euro za sztukę.

Chad: Na koniec, jakie są twoje typy w Moto GP w roku 2004?

Baba San: (uśmiech) To będzie spektakularne widowiska dla kibiców oglądających maszyny, technologie i zawodników. Muszę powiedzieć, że Honda wygra. Może Barros jeśli przejdzie do Hondy.

Chad: Dziękuję za poświęcony czas.

Pozwolę ci się wymknąć na papierosa.

Baba San: Ha! Ha! Pracowity dzień, przyda mi się jeden.