

FAST BIKE

INDEKS 381233

ISSN 17317371

nr 1 (11)

LUTY

2005



9 771731 737039
11,90 zł (w tym 7% VAT)

NAJSZYBSZA
GAZETA!!!

POLSKA

Felietony
Xtreme
Niusy
Produkty

TESTUJEMY:
4 x Fireblade
Buell
Hornet
i jeszcze...

WYWIAD!
Alex Barros!



TEST

OGNISTE

Tekst: Tomek Serafin
Zdjęcia: Fast Bike Polska



OSTRZA



Jest rok 1992.
W wielkich bólach Matka-Honda,
zawsze dziewica, urodziła z pomocą
Baby-San-a(!?) swoje nowe dziecko, tym
bardziej oczekiwane, że miało być wychowane
na stałego lidera w klasie Super Sport. Nowatorskie
rozwiązania, długowieczny i odporny na katowanie silnik,
mocna skrzynia biegów oraz bardzo mała masa -
to wszystko pozwoliło Hondzie odskoczyć na dużą odległość
od reszty wielkiej japońskiej czwórki. Lekka, aluminiowa,
a zarazem wytrzymała rama - tego jeszcze nie widziano.
Agresywny wygląd, sylwetka kulturysty - to było to,
na co wszyscy czekali! Dziś przedstawimy całe rodzeństwo
Fireblade w teście z naszego podwórka.



Sylwetka SC33

„Kocie oczy”: model SC28, produkowany w latach 1992-1995 dał początek dla modelu SC33, totalny mega-hit lat 1996-1999. Kiedy, w roku właśnie 1999 zakończyłem procedurę zakupu w salonie Hondy w Krakowie, mój model: czarno-niebiesko-czerwono-biały lśnił w Stońcu patrząc na mnie jeszcze ładniejszymi „oczami” niż poprzednik. Siadłem za kierownicą i miałem przed sobą ogromny, pękaty zbiornik. Miałem wrażenie, że dzięki temu motocykl wydał mi się być krótki i szeroki. W pierwszych latach produkcji CBR 900RR była zbliżona pod względem rozmiarów do „sześćsetek” konkurencji. Miałem w ręku jeden z najlepszych motocykli. Krótki rozstaw osi oraz mocny silnik to główne cechy Fire Blade'a. Kiedy odkręciłem gaz na pierwszym odcinku prostej przed salonem wszyscy zgodnie odebrali mi gwarancję... Nie mogłem się jednak powstrzymać a z drugiej strony wiedziałem jak się dociera nowy silnik (niekoniecznie kręcąc do pięciu tysięcy obrotów) i byłem pewien dobrego wykonania. W Fireblade'zie został skutecznie rozwiązany problem smarowania - panewki i góra silnika po prostu nie chcą się zużywać podczas normalnej eksploatacji i (co ważne!) jazdy na jednym kole. Najlepszym dowodem prawdziwości tego twierdzenia jest to, że Fireblade'y są masowo eksploatowane przez wiele ekstremalnych grup motocyklowych z Bratnich Stanów Zjednoczonych. Większość świrów używa Kociaków jako naturalnego sprzętu do wszelakich wygłupów, jakie można wykonać na motocyklu sportowym. Po zamontowaniu dodatkowej pompy olejowej do smarowania głowicy i po zrobieniu przegrody w misce olejowej, zniszczenie motocykla podczas jazdy ekstremalnej stało się niemożliwe... Zdziwienie może budzić fakt, że do naprawdę szybkiej jazdy zarówno po ulicy, jak i po torze, motocykl nie potrzebuje amortyzatora skrętu. Jeździ „jak w pysk strzelił”, prosto i bez jakichkolwiek większych, nerwowych odruchów. Możliwe, że macza w tym palce koło przednie o niespotykanym rozmiarze 16 cali - motocykl jest zwrotniejszy. Jednym, związanym z tym, problemem jest kupno opony przedniej o tej średnicy i szerokości 130 mm. Drugim, dyskomfort pokonywania dziurawych dróg i jazda wśród kolein. Na kupno opony nowej skazuje nas producent bezlistośnie, gdyż ze znalezieniem używanej „szesnastki” możemy mieć niemały problem. Ogólnie w ogóle nie polecamy kupowania używanych opon, ale w obliczu deszczu na wyścigach sam nacinałem bratu oponę kątówką by zrobić z niej WET-a. W Hondzie 16-calowe koła o tej szerokości były montowane jedynie w Hornetach (czytaj test SMO CZY PAZUR). Przy niższych prędkościach na gumie zachowuje się jednak jak pijak przy hałdzie - jeździ chybując się na boki. Zjawisko to jest bardzo niebezpieczne, ale można je opanować, zmniejszając ciśnienie w tylnym kole z 2,9 kPa do około 2,4 kPa. Właściciele Fire Blade'ów często zakładają z tyłu większe zębalki, co

ułatwia ustawianie motocykla na tylnym kole. Bardziej jednak dostaje popalić cały zestaw napędowy, łożysko główki ramy, uszczelniające przedniego zawieszenia oraz może się zerwać mocowanie aluminiowej chłodnicy.

Osiągi

W zwykłej jeździe ulicznej zbędne jest mieszanie i tuningowanie. Jeżeli chodzi o tor, to Honda CBR była i jest wolniejsza od Kawasaki ZX-9R, nie wspominając o R1. Leje może się co najwyżej tylko z Suzuki SRAD 750. Honda po prostu nie należy do najszybszych motocykli. Jej prędkość maksymalna kształtuje się na poziomie 260 km/h. Co prawda do szybkości 100 km/h można rozpędzić ten motocykl w ciągu 3 sekund, jednak do dwustu km/h potrzeba ich już około 11. Na pierwszym biegu można pogonić do 120 km/h, drugi bieg to tylko 160 km/h ale z niezłym kopem. Silnik nie wykazuje przy tym żadnej nerwowo-

ści i jest bardzo posłuszny treserowi. Pierwsze egzemplarze, z pierwszych lat produkcji, to prawdziwe czarne konie. Do 6000 tys. obr/min są łagodne jak żona po czerwonej kartce. Po przekroczeniu tej granicy, do około 10 500 obr/min ostrzeżenie pali się naprawdę jasno. Ryczy i wyrwa do przodu z niespokojną gracją. Nie znam nikogo, kto byłby zadowolony z fabrycznego wydechu. Ja zmieniałem na Mig Racing. Jeśli ktoś nastawia się na wyścigi, ma do dyspozycji łatwy pojazd treningowy. Sam jechałem nim w Amatorach i szło mi nienajgorzej, a potem dałem go Bratu-Kiślowi, który też dzielnie walczył i stwierdził jednoznacznie, że silnik jest „nie do zajebania”, że jak ma olej i wodę to może iść i iść jak wielbłąd (któremu na cholerę to wszystko bo mieszka w zoo). Turystycznie, bądź trochę szybciej po ulicy, polecam bez poprawek-fabrycznie osiągi są więcej niż wystarczające. CBR 900 zadziwia bardzo niskim spalaniem i jest w tej konkurencji niekwestionowanym mistrzem w swojej klasie pojemnościowej.



**„...Krótki rozstaw osi
oraz mocny silnik
to główne cechy Fire Blade'a...”**



**„...większość świrów używa Kociaków
jako naturalnego sprzętu
do wszelakich wygłupów,
jake można wykonać
na motocyklu sportowym...”**



Sylwetka SC44

„Wcześniak”. Nieco dziksz lampy, wąska sylwetka zarówno tylnej części jak też zbiornika i owiewek. Trend innych producentów dotknął również Hondę i jej flagowego ściganta. Na rok 2000 nie była planowana wymiana modelu (pytałem jak kupowałem swój rocznik 1999). Gdy zobaczyłem nowego Bładego wycięło mnie z nóg. W mordę! Podobał mi się jak cholera, ale wylądowałem ze swoim półrocznym starym modelem! Do tego nowy model zdawał się być zupełnie innym motocyklem. Zniknął aluminiowy pałąk mocujący przednią owiewkę, wyostrzono tylną część, dodając rasowego charakteru i wrażenia lekkości całemu sprzętowi. Wyparowały również moje ulubione dziurki, koło lampy, dodające sportowego charakteru i jedyne w swoim rodzaju. Nie zanotowałem początku tej wojny pomiędzy producentami sportów, ale ofiary padają jak muchy, co roku. Podniesienie w modelu S.C. 44 pojemności silnika do 929 ccm to wynik zamierzeń uzyskania mocy zwalającej z nóg konkurencję. Pamiętajmy w tym miejscu, że już się sprzedawał genialny SRAD, a więc poprzeczka była wysoko. Niby 152 konie i 103 Nm to granice nieznane dla poprzednika, lecz w efekcie niewystarczające do prymatu w klasie. Yamaha R1 z tych lat też lała Hondę wyglądem i trakcją. Nie wszystko jednak było bez sensu. Poważne odchudzenie do 170 kg wagi suchej, czyli 14 kg mniej niż poprzednik! Do tego nieznaczne skrócenie w osiach i mamy bardzo zwrotnego sukinsyna. Konstruktorzy zawsze mówią: jeszcze lepszy, sztywniejszy, stabilniejszy, bla, bla, bla... Testujemy motocykle by powiedzieć, co można odczuć z tych rzeczy naprawdę. Otóż prowadzenie modelu 44 wyrażnie i namacalnie się poprawiło. W teście okazało się, że na kole ściąga w prawo i trzeba lekko wysiadać na lewo by tą przypadłość kompensować. Przypuszczamy, że wahacz nie jest dostatecznie sztywny, albo po prostu koło było źle ustawione na osi. Zmiana konsoli nie wyszła na zdrowie pozbawiając użytkownika możliwości analogowego odczytu prędkości. Zgoda z tendencjami nie zawsze wychodzi na dobre właściciela. Do dzisiaj wyświetlacz prędkości jest standardem, a cyfra 299 prześladowuje wszystkich. Silnik nie zwala z nóg niczym oprócz przyjaznej dla jadącego charakterystyki przy dość dużej mocy. Staje się to powoli standardem, że Honda Fireblade ma być fabrycznie motocyklem łatwym do opanowania i poręcznym, uniwersalnym sportem dla każdego. Grzesiu, który upalał na tym żółtym cacku twierdzi, że trochę kótek, niewygodnie się siedzi (jak w tramwaju z plecakiem między nogami) i wydaje się niedopracowany. Stwierdził też, że różnica do nowszego jest ogromna i on woli dołożyć kasy i tańczyć na konkretnym szpeju. Pamiętajmy jednak o tempie wprowadzenia na rynek. Skośnookim grzeją się ołówki a my marudzimy...

„...Honda Fireblade ma być fabrycznie motocyklem **łatwym do opanowania i poręcznym...**”



Osiągi

Przed wszystkim hamulce, nowe, wielkie tarcze w połączeniu z nowym wahaczem o wydłużonym o prawie 40mm skoku. Tylne wahacz centymetr dłuższy! Nie zapomniano zamiast tym, że jak się dodaje kopa to reszta musi nadążyć. Jazda jest łatwa jak na poprzednim CBR tylko, że szybciej o 20 km/h i z dużo większym przyspieszeniem. Niestety na gumie nie lata już tak chętnie na korzyść stoppie z dobrą kontrolą hamulcem. Wtrysk paliwa zamiast gaźników pozwolił na zmianę charakterystyki silnika, który wyżej się kręci i płynniej oddaje moc. Nie trzeba też jechać na synchronizację gaźników... Znikło też kichnięcie przy radykalnym otwarciu gazu na niskich obrotach. Tylne koło o rozmiarze 190 też pojawiło się w dobrym momencie, gdyż wytworzył się nowy standard. Przy wszystkich wrażeniach z jazdy tylko odpowiedź na pytanie: "stary, ile pruleś?!" jest utrudniona, gdyż wyświetlacz jest odrobinę nieczytelny w czasie jazdy. Za to obroty można podać z dokładnością do 10! Nowatorska koncepcja rozwiązań w modelu 44 i śmiało wdrożenie tak zmienionego modelu zapoczątkowało bazę niewymagającą wielu modyfikacji do dnia dzisiejszego. Po cóż bowiem poprawiać dobry widelec przedni, hamulce o rekordowej średnicy 330mm, wahacz o wyczuwalnej charakterystyce, silnik z radykalnie zwiększoną średnicą cylindra i zmniejszonym skokiem. Dalszy rozwój modelu Fireblade był ściśle związany z tym modelem...



**„...Skośnookim grzeją się ołówki,
a my marudzimy...**



Sylwetka SC50

„Szpanerski chudzielec”. Tak zwany 954 wizualnie złamał kilka barier projektantów. Wyostrzenie linii motocykla konsekwentnie postępowało z roku na rok. Światła nie wyglądają już jak kocie oczy, tylko jak uszy. Charakterystyczne dla tego motocykla jest mocowanie tylnej części osłony siedzenia: schodzi w dół siedzenia kierowcy dwoma szpiczastymi cybantami, załamując dotychczas spotykaną harmonię linii za zbiornikiem. Zmieniła się też lampa tylna na „trendy” diodowe oświetlenie, co pozwoliło na ukrycie jej pod ostrym zakończeniem tyłu. Podobnie wyprofilowany został też zbiornik paliwa. Jest jeszcze węższy o 10mm i tyle samo niższy, a kanty w górnej części wyglądają jak spłaszczone piramidki. Kształt ten nie jest tylko przypadkowym wynikiem zmiany wyglądu. Manewrowanie pozycją

jadącego w kierunku Przedni widelec, błotnik i hamulce pozostały bez zmian, za to tylny wahacz wygląda na zupełnie inny. System HMAS to wykonany w technologii kombinowanej- spawania odlewu i wytłoczek potężny element, ważący niewiele w stosunku do poprzednich rozwiązań, zaś dający większą sztywność. W nieodległych czasach wyjazdów na tory wyścigowe niejednokrotnie obserwowałem wahacze fabryczne, do których spawano trójkąty z blachy dla pozbycia się efektu „skręcania” widelca trzymającego koło tylne. Najlepiej ten efekt widoczny jest na hamowni motocyklowej, gdzie widać dokładnie jak po odkręceniu pełnego gazu „skraca” się rama i wygina wahacz. Trudno w to uwierzyć patrząc na solidne i twarde elementy, ale tak jest. Silnik ma potężną moc i nawet najbardziej sztywne części stają się elastyczne w konfrontacji ze stukotnym potworem. Jedna-

kowoż udało się dodatkowo odchudzić CBR-a o parę kilo dzięki neodymowemu rozrusznikowi, sprężynom, ramie z elementami podobnie wykonanymi jak wahacz. Niewiarygodne, że uzyskano masę CBR-a 600 F4! Ciekawe, że koła też są po takiej kuracji, za co mogą podziękować wszyscy ścigający się na tym motocyklu.

Przykładem z naszego podwórka jest Paweł Szkopek, który zdobył tytuł Mistrza Polski w prestiżowej klasie Stocksport cyklu Polonia Cup jadąc właśnie tym modelem. Pamiętam jak Paweł opowiadał o rewelacyjnych hamulcach z nowym typem pokrycia tłoczków przy użyciu Nimuflonu i Teflonu. Pozwoliło to na zwiększenie ciśnienia płynu hamulcowego o 10%! Konkurencyjny GSX-R miał na plecach bardzo poważnego zawodnika. Kto wie czy właśnie ten prymat nie został załamany przez CBR jako lidera grupy „sportów”. R1 należała do faworytów w tej walce a tu: „gdzie dwóch się bije...” Zaskakująco prowadzenie Suzuki i Hondy

„...opowiadał o **rewelacyjnych hamulcach z nowym typem pokrycia tłoczków...**”



jest bardzo podobne. Geometria w obu przypadkach jest niemal skopiowana. Może Baba-san nie chciał poprawiać ideału, jakim wydawał się SRAD 1000?

Osiągi

Powiększenie średnicy cylindra o jeden milimetr przy zachowaniu skoku tłoka nie miało na celu ślepego wzrostu pojemności z 929 do 954ccm. Zmiana systemu zasilania z wtrysku pojedynczego na dwunastodyszowy, wykonany laserową techniką wymagało zmiany komory spalania, zaworów i gardzieli ssących (o 3mm!). Nie miało to wpłynąć na fajerwerki mocy i momentu obrotowego. Ledwo procent wzrostu osiągnięć silnika to z jednej strony mało a z drugiej przecież poprawiamy prawie doskonały, ponad stu pięćdziesiąciokrotny napęd. Wyżej się kręci i pracuje wyraźnie łagodniej. Pozory jednak mylą. Trudnym zadaniem dla przeciętnego użyt-

kownika jest określić różnice w oddawaniu mocy, zwłaszcza w trakcie jazdy po prostej drodze. Odkryliśmy jednak, że pokonywanie zakrętów dwoma modelami CBR-ów jest łatwiejsze na korzyść nowego. Rozłożenie momentu obrotowego pozwala na pewniejszą kontrolę uślizgu tylnego koła. Biorąc pod uwagę, że motocykle były dobrze przygotowane i miały podobne zawieszenia wydaje się naturalne, że nowszy model jest poprawiony i lepszy. Jednak z danych technicznych nie wynika aż taka różnica jak na drodze. Zbyt mało jeździłem tym motocyklem by powiedzieć Wam o trójce, jednak nasz testujący kolega nadążał za wszystkimi i nie raz nas zaskoczył. Kontrola motoru na kole w dobrym pionie była łatwa i przewidywalna. Silnik nie wykazuje nagłych momentów wzrostu czy spadku mocy. Równa charakterystyka i poprawione właściwości oddawania wielkiej mocy to na pewno spełnione zadania w poprzednim wcieleniu Fireblade. >>



*„...rozłożenie momentu obrotowego
pozwała na **pewniejszą kontrolę**
uślizgu tylnego koła...”*



Sylwetka SC57

„Pikowy As”. W roku 2004, w obliczu pojawienia się nowej, ponadczasowej R1 i kompletnie rewolucyjnej Kawy ZX 10, Honda musiała odpowiedzieć ostrym ogniem. Stało się jasne, że nie wystarczy już kilka ikon więcej, czy parę nowych osłon. Poprzeczka konkurencji powędrowała do granicy 170 koni! Stylizyka bezkrytycznego odchudzenia sięgnęła do rozmiarów klasy 600! Najmłodsze Ogniste Ostrze pojawiło się z opóźnieniem, ale jakże zaskakująco pięknie. Na szczęście prywatnie RC 211 w wyścigach WłotoGP i doświadczenie w konstruowaniu superszybkich motocykli stanowiło dobrą bazę techniczną i marketingową. Design najnowszej Hondy wprost nawiązuje do torowej wersji. Aktualna tendencja umieszczania tłumika pod siedzeniem spełniona w pięknym stylu. Wąski zadupnik mieści puszkę z wydechem i dwoma rurkami (to można było lepiej dopracować) wydechowymi w cwałnej komercie. Dobre „wklejony” grzejnik spięszony całkowicie mocowaniem kierunków i rejestracji, które wygląda jak górnio w lesie. Jak można taki piękny tył, tak spasztrzyć? Potężna 190-tka na pięknym wahaczu wymaga lepszej ekspozycji. Praktyczna strona takiego sąsiedztwa lampy i tłumika stawia pytanie o długowieczność szybki chroniącej diody, jeżeli po miesiącu od odebrania z salonu już jest brudna. Patrząc z góry na siedzenie i kształty „budy” Fajera mam wrażenie, że patrząc przez odwróconą lornetkę. Wszystko takie chude i wąskie, wręcz rachityczne. Zaskakująco siedzenie jest wygodniejsze od poprzednika! Pociągnięcie dolnej części zbiornika w kierunku tyłu, pod siedzenie harmonizuje z linią motocykla i jest ładnym, nieskomplikowanym elementem. Oświetlenie jak mistrzostwo Świata kryje silnik i techniczne części. Dolna osłona jest duża, ale wąska

i skrojona jak seksowna bielizna. Zakończenie improwizowania na temat przedniej lampy zaowocowało dzikimi oczami, płasko i dziko umieszczonymi w wąskim pyszczku, bez linii odcięcia na obudowie. Świecą osobno światłach mijania, co daje wrażenie asymetrii w czasie jazdy. Dopiero na długich fajnie wygląda i jest pełna korba światła. Kokpit czytelny, jeżeli chodzi o kontrolki i obrotomierz. Reszta jak sikor z meksico placu we Wiedniu. Kupa cyferek, w które trzeba się wpatrywać (a nie ma na to czasu). Mega-technologię wsadzono centralnie nad zbiornikiem do tłumienia drgań kierownika. Prosta zasada sterowania zaworem, który w normalnych amarach skrętu jest zwykle pokrętelem, w zależności od prędkości i ryzyka wystąpienia drgań. Żywcem wydarte z maszyn GP i bardzo dobrze. Wadą jest brak zaufania na początku użytkowania. Otóż hamując z dużej prędkości prawie do zera i dając pełne kotły od ra-



**„...ani się jej nie rozbiera na drodze,
ani nie reguluje...”**

zu Amor nowego systemu nie nadaża i dopuszcza do uwolnienia widelca. Nie wiemy jadąc dalej, czy już tłumi, czy nie. Oczywiście system jest bardzo dobry, a my wykryliśmy tylko jego słaby punkt. Nie przeszkadzało mi to w czasie testu, gdyż zajmowałem na motocyklu wygodną pozycję, dobrze mogłem kontrolować każdy jego ruch i nie bałem się od razu dawać w pędzel. Z wrodzonym umiarem oczywiście, gdyż egzemplarz pochodził od kolegi (wielkie dzięki Jurek!) i nie było uzasadnione szlifować mu owiewki. Urwałem oczywiście śrubki w podnóżkach. Swoją drogą: po co je wkręcają do każdego motocykla? Jeszcze utrudniają odkręcenie... Maniacy zbędnych gratów. To pewnie ci sami zbrojeńcy od uchwytu na tablicę... Na szczęście jest tu kilka rozwiązań bardzo potrzebnych. Na przykład wahacz tylny wykonany w technologii znanej z poprzednika, lecz inaczej trzymający amortyzator centralny. Co ważne: jest dłuższy o prawie 40mm! Geometryczne zmiany w konstrukcji ramy i wahacza obrazujemy dość dokładnie na porównaniach rysunko-

wych. Wynika z nich jednoznacznie, że nowy model jest totalnie nową konstrukcją, odpowiadającą tendencjom rynkowym z solidnymi korzeniami sportowymi i aspiracjami do ustawienia się w blokach z potężnymi konkurentami. Prowadzenie Hondy jest łatwe, wręcz intuicyjne. Ustawienie zawieszek nie wymaga setek prób i poprawek. Dostosowanie do warunków drogowych jest o tyle łatwe, że motocykl wiele wybacza na winklach, poprawnie gubiąc nierówności bez zmiany toru jazdy. Na naszych testowych winklach jest rodzaj „dużej patelni”, czyli wjazd na autostradę długą, łagodną nawrotką. Przy jej końcu, w miejscu gdzie już dodaje gazu jest spora nierówność, która służy do testów stabilności na złożeniach. Tam właśnie czuć uderzenie o slider na kolanie, podnóżek, czy owiewki. Fajer stabilnie wybiera tą nierówność bez nerwowej trzęsawki, nawet na mocno odkręconym gazie. Jak to możliwe? Rozłożenie progresji przyspieszania na gazie jest dostosowane do potrzeb „normalnego” użytkownika. Kiedy po raz pierwszy odkręciłem gaz myślałem czy na pewno siedzę na tysiącu. Myślę jednak, że celowo konstruktorzy podeszli do tego problemu mając na uwadze łatwość manewrowania po mieście, bez konieczności używania pełnej mocy. Bardzo pomaga ten system zwłaszcza tym, którzy kupili najnowszy model i bali się czy ich nie sponiewiera. Z gazu na pierwszych biegach fruwa na koło bez najmniejszego wysiłku. Z trójki i czwórki, stojąc na tylnych podnóżkach bez problemów i podejrzewam, że z piątego biegu pakując go można ze sprzęgła i też dać sobie radę. Mało stabilny jak chodzi o duże prędkości na gumie. Powiewa jak ruska flaga na pierwszego maja. Ładuje miękko dając tak lubianego przez wszystkich „dyma” z przedniej gumy. Hebel w tym cudzie ma o dziwo (dziwko!) mniejszą średnicę tarcz niż zmarły

król lat ubiegłych. Za to w połączeniu z radialnymi zaciskami tworzy mega-system do wbijania motocykla w ziemię niczym gwoździem w dechę. Kontrola na nowej pompie zadowolająco działa w ruchu miejskim i na torze. Założenie stalflexów utwardza znacznie dźwignię i jest niebezpieczne przy nagłym dohamowaniu. Górny zakres obrotów naprawdę wyrwa z butów i można powiedzieć, że nie ustępuje żadnemu z Supersportów. Pozorna łagodność na początku nie zwiastuje takiej eksplozji mocy od 10 000 obrotów do końca zakresu. Całość konstrukcji nadaża bez problemów za silnikiem i stanowi jednolitą, udaną całość. Mimo wydłużenia o kilkanaście milimetrów całego motocykla nie narzekałem na brak zwrotności a niższa pozycja kierowcy pasowała mi niezmiennie. Nie czułem też tych dołożonych kilogramów- ponad dziesięć! Taki minus to prawie dyskwalifikacja a jednak słabo wyczuwalna w pierwszych jazdach, bez natychmiastowego porównania z innymi moto tej klasy.

Osiągi

Tym razem rozdmuchanie pojemności nastąpiło poprzez wydłużenie skoku tłoka przy pozostawieniu średnicy na poziomie 75mm. Z takiego zabiegu wynika konieczność ponownego dopracowania układu wtryskowego. Tym razem nowy typ zakłada już trójwymiarową mapę, czyli dopasowuje mieszankę jednocześnie do kilku parametrów. Można dowolnie zmieniać rozkład zasilania w zależności od modyfikacji związanych z tłumikiem, filtrem powietrza, czy innych elementów. Z fizyki wiadomo, że siła ramienia to moment obrotowy. Jeżeli wykorbienie wału zwiększyło się znacznie to tak samo musiał się podnieść moment. Potęga 115 Nm wyklada konkurencję i daje jadącemu wrażenie idealnego, mocnego przyspieszania bez „dziur” w całym zakresie obrotów. Widoczne na wykresach zawirowanie w niskich zakresach nie jest odczuwalne na gazie. Równy dalszy przebieg świadczy o dobrym zestrojeniu zasilania w paliwo. Poprawa charakterystyki mocy też wyraźna, to, co odczuwasz w trakcie kręcenia gazem widać na krzywej, od odpalenia do maksymalnych wartości. Przejście do zasilania powietrzem doładowującym łagodnie ginie w kotle. Nie wielkie otwory wlotowe w rasową kratkę wkomponowane w owiewkę pod lampami w ciekawy, ładny sposób. Pierwszy taki system w rodzinie CBR. Cichy dźwięk silnika do połowy obrotów może deprymować, zwłaszcza jak się tańczy z kilkoma wymienionymi końcówkami w motocyklach jadących obok. Prawidłowy, charczący ogłos pojawia się przy maksie i nie trwa długo gdyż trzeba zmienić bieg. Jednostka jest wyposażona w kasetową paczkę biegów, co normalnemu jeźdźcowi nic nie daje. Ani się jej nie rozbiera na drodze ani nie reguluje. Tylko w czasie sesji wyścigowej mechanicy wiedzą jak pomaga taka konstrukcja w wymianieniu (nie trzeba rozpotawiać silnika). Kształt miski olejowej i kaskadowe ułożenie ciężkich części silnika pozwoliło na umieszczenie maksymalnej wartości masy poniżej, lub w okolicach osi kół.



Podsumowanie

Niezwykła płodność Hondy w ostatnich latach chadza krętymi ścieżkami. Determinacja w dążeniu do prymatu skłania tego liczącego się producenta do szybkich zmian, nie zawsze do końca przemyślanych.

Wiemy, że konstruktorzy pracują intensywnie cały rok. Marketing w pewnym momencie mówi: **TERAZ!** Loteria czy to będzie kaszan, czy bombowy wypas czasami daje pustego losa.

Moim zdaniem 929 weszło za wcześnie, a 954 musiało się zarazić kilkoma chorobami już w życiu płodowym. Rozwój technologii obserwowany w technicznym życiu przeraża już samych twórców. Ktoś w czasach modelu 929, kto powiedziałby, że za dwa lata dzieciaki będą miały kamery w telefonach, a nowy Fireblade będzie taki jakiego znamy, byłby spalony na stosie za herezję, uprzednio odarty ze skóry. Jak za dwa lata wprowadzą CBR antygravitacyjny z napędem jądrowym nie będę miał głupiej miny...



„...niezwykła
płodność Hondy
w ostatnich latach
chadza krętymi
ścieżkami...”



	CBR 900 RR Fireblade	Honda CBR 929 RR Fireblade	Honda CBR 954 RR Fireblade	Honda CBR 1000 RR Fireblade
Rok	1999 S.C. 33	2000 S.C. 44	2003 S.C. 50	2004 S.C. 57
Kategoria	Sport	Sport	Sport	Sport
Pojemność	918.00ccm	929.00 ccm	954.00 ccm	998.00 ccm
Typ silnika	rzędowy, 4 cylindry, 4 suw	rzędowy, 4 cylindry, 4 suw	rzędowy, 4 cylindry, 4 suw	rzędowy, 4 cylindry, 4 suw
Skok/średnica tłoka	71.0 x 58.0 mm	74.0 x 54.0 mm	75.0 x 54.0 mm	75.0 x 56.5 mm
Moc	130.00 HP / 10500 RPM	152.00 KM / 11000 RPM	152.00 KM / 11250 RPM	172.00 KM / 11250 RPM
Moment obr.	92.00 Nm / 8500 RPM	103.00 Nm / 9000 RPM	105.00 Nm / 9500 RPM	115 Nm / 8500 RPM
Kompresja	11,1 : 1	11,3 : 1	11,6 : 1	11,9 : 1
Chłodzenie	plynem	plynem	plynem	plynem
Skrzynia biegów	sześciobiegowa	sześciobiegowa	sześciobiegowa	kasetowa sześciobiegowa
Zasilanie	4 gaźniki Keihin 38 mm	wtrysk PGM-FI 43 mm	wtrysk paliwa PGM-FI	wtrysk PGM-DSFI 44mm
Napęd	łańcuch #530 O-ring	łańcuch #530 O-ring	łańcuch #530 O-ring	łańcuch #530 O-ring
Rozrusznik	elektryczny	elektryczny	elektryczny	elektryczny
Waga sucha	184.0 kg	170.0 kg	168.0 kg	179.0 kg
Wysokość siedzenia	810 mm	815 mm	815 mm	826 mm
Długość między osiami	1405 mm	1,400 mm	1,400 mm	1412 mm
Przedni hamulec	2 tarcze 296 mm	2 tarcze 330mm	2 tarcze 330mm	2 tarcze 310 mm
Tylny hamulec	1 tarcza 220 mm	1 tarcza 220mm	1 tarcza 220mm	1 tarcza 220 mm
Widelec przód śr/skok	śr. 45 mm skok 88 mm	śr. 43mm skok120mm	śr. 43.0mm/119mm	śr. 43.0mm/119mm
Tylny wahacz skok	125 mm	135mm	135 mm HMAS	135 mm HMAS
Przednie koło	130/70-ZR16	120/70-ZR17	120/70-ZR17	120/70-ZR17
Tylnie koło	180/55-ZR17	190/50-ZR17	190/50-ZR17	190/50-ZR17
Szybkość max	259.0 km/h (170.9 mph)	280.0 km/h	275.0 km/h	289 km/h
Moc/ciężar	0.7222 KM/kg	0.8941 KM/kg	0.8988 KM/kg	0.9608 KM/kg
Zbiornik paliwa	18.0 litrów 3,5 rezerwa	18.00 litrów	18.00 litrów	18.2 litrów

