

Ostatni szlif

Przez cztery lata była szczytem osiągnięć. Przez cztery lata Fireblade pozostała prawie nie zmieniona. Teraz najlepszą broń Hondy dokładnie doszlifowano. Stała się groźniejsza niż kiedykolwiek dotąd.

Z względu na nowe opony pierwsze okrażenie toru trzeba przejechać ostrożnie. Drugie już prawie na pełny gaz, a od trzeciego opony Bridgestone BT 56 są już w szczytowej formie. Teraz można brutalnie hamować przed szykaną kończącą prostą przed metą. Z zaciśniętym przednim hamulcem ostro złożyć maszynę w prawo i pozwoli zwolnić dźwignię hamulca. CBR utrzymuje kurs bez typowego ruchu wywracającego, spowodowanego momentem prostującym szerokiej przedniej opony, i lekko wchodzi w następny zakręt.

Na czwartym biegu jazda z maksymalnym pochylem wewnątrz strona łuku i wczesne przyspieszanie. CBR prawie nie drgnie przy przejeżdżaniu przez nierówności na środku trasy. Jedynie lekkie zakoleysanie i znowu w podwoziu panuje spokój. Znowu gaz, pochylenie aż dźwignia hamulca zaczyna ocierać o asfalt i można nacieszyć się mocą łagodnie reagującego, łatwo wchodzącego na obroty silnika. W czasie tankowania jest chwila czasu na zastanowienie się nad tym, co się przed chwilą przeżyło. Dlaczego CBR 900 RR tak łatwo i neutralnie pokonuje zakręty? Czy zależy to tylko od specjalnie dla Hondy opracowanych opon Bridgestone BT 56? Fakt, ich przyczepność jest doskonała, zachowanie w warunkach ekstremalnych - dobrodusze, zwrotność, jak na oponę 130 - pierwszorzędną. Jednak również inżynierowie Hondy przyczynili się



do imponujących osiągnięć motocykla. „900” miała stać się mocniejsza, szybsza, wygodniejsza i lżejsza. Aby to osiągnąć, Japończycy nie szczędzili trudu ani kosztów. Mimo że tego na pierwszy rzut oka nie widać - CBR 900 RR to zupełnie nowy motocykl.

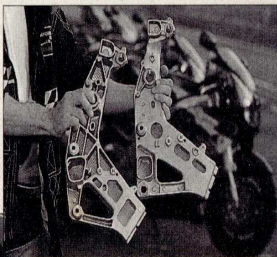
Zacznijmy od najważniejszych

hałasów. Aby wyciszyć odgłosy dochodzące ze sprzęgła i skrzyni biegów, pokrywę odlano z podwójnymi ściankami i zamocowano do obudowy silnika przy użyciu gumy. Dzięki bardziej zwartemu i wydajniejszemu alternatorowi, obudowa silnika jest o 10 mm węższa. Wyposażono ją również we wzniornik pozo-

Obecnie, pod tym względem nastąpiła zmiana. Nie naruszając typowej linii Fireblade'a, współczynnik oporu powietrza poprawiono stosując węższą, zagiętą chłodnicę, większe wloty powietrza w obudowie i bardziej opływowy przedni błotnik. Na lekko wznoszącej się prostej przed metą Honda uzyskała,



W Hondzie CBR wszystko podporządkowano sportowemu charakterowi. Zyskała węższą sylwetkę i filigranowe części



go zespołu - silnika. Dzięki zwiększonej średnicy tłoków i wynikającej z tego pojemności 918,5 cm³ (zamiast dotychczasowych 893), czterocylindrowy silnik ma większą moc przy średnich obrotach. Pomaga mu w tym nowy układ zapłonowy, ustalający z pomocą czujników obrotu i położenie przepustnicy i określający na tej podstawie optymalny punkt zapłonu. W oddławionej wersji moc wynosi podobno obecnie 128 KM, zamiast dotychczasowych 125 KM (przy tych samych obrotach).

Oprócz wzmocnionych łożysk korbowodowych zastosowano również wzmocnione sprzęgło i skrzynię biegów. Duży nacisk położono na wytłumienie

mu oleju. Czasy, w których pokrywa alternatora Fireblade'a ocierała o ziemię stwarzając poważne zagrożenie - minęły.

Zadziwiające jest również to, czego inżynierowie dokonali w aluminiowym podwoziu. Cieńsze ścianki profili ramy i wahacza oraz ekstremalnie filigranowe części odlewane w obrębie ułożyskowania wahacza pozwoliły zmniejszyć ciężar całkowity CBR o 2 kg, bez zmniejszenia stabilności. CBR nigdy nie imponowała szybkością maksymalną.

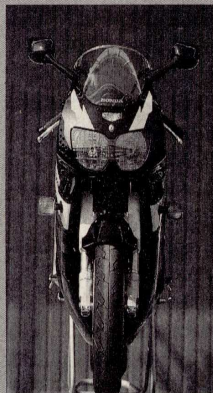
według szybkościomierza, 250 km/h. Dobrze, że nie zmieniony układ hamulcowy działał niezawodnie i skutecznie, również po dziesięciu okrążeniach przejechanych z taką szybkością.

Wyraźnie jest wyczuwalna bardziej odprężona pozycja kierowcy. Dzięki bardziej płaskiemu i węższemu 18-litrowemu zbiornikowi i dalej do tyłu odgiętej kierownicy, CBR 900 RR prezentuje się dobrze nie tylko na trasie, wyścigowej.



Kolory Sparkling Red, Black, Blitz Grey Metallic. Gwarancja - dwa lata, bez ograniczenia przebiegu. Cena: 33 tys. zł.

HONDA CBR 900 RR



Silnik

Chłodzony wodą, czterocylindrowy, czterosurowy, szeregowy. Dwa wałki rozrządu, cztery zawory na cylinder. Smarowanie z mokrą miską olejową. Gaźniki Keihin 38 mm. Rozrusznik elektryczny, alternator 445 W, akumulator 12V/8Ah.

Średnica x skok	71 x 58 mm
Pojemność	918,5 cm ³
Stopień sprężania	11,1:1
Moc znamionowa	128 KM (94 kW) przy 10 500 obr/min
Maks. moment obrotowy	9,3 kpm (91 Nm) przy 8800 obr/min

Przeniesienie mocy

Naped pierwotny kołami zębatymi, mechaniczne sterowane sprzęgło wielotarczowe w kąpielii olejowej. Skrzynia 6-biegowa. Przekłozenie pierwotne/wtórne 1,52/2,65. Zestopniowanie skrzyni biegów 2,73/1,93/1,60/1,40/1,26/1,17

Podwozie

Rama grzbietowa z profili aluminiowych, widelec teleskopowy 45 mm. Wahacz trójkątny z profili aluminiowych, centralny element resorujący. Hamulce: przód - pływające tarcze 298 mm, zaciski 4-tłoczkowe, tył - tarcza 220 mm z zaciskiem jednотłoczkowym. Skok zawieszania przód/tył 120/125 mm. Wymiar opon przód/tył 130/70 ZR 16/180/55 ZR 17

Wymiary i ciężary

Kąt głowki ramy	66°
Wyprzedzenie	90 mm
Rozstaw osi	1405 mm
Wysokość siodeł	810 mm
Ciężar (suchy)	183 kg
Pojemność zbiornika paliwa	18 l