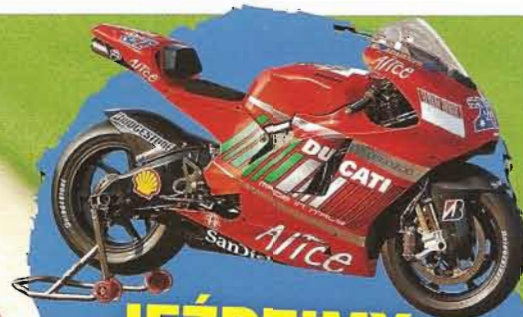


PORÓWNANIE

HONDA TRANSALP
KAWASAKI KLE 650
SUZUKI V-Strom 650



**JEŹDZIMY
DUKATEM
STONERA**

- » **SUZUKI** GSX 650 F
KONTRA
KAWASAKI ER-6f
- » **DUCATI** 848
- » **KAWASAKI** Z 750
- » **NOWOŚCI TECHNICZNE**
W ŚCIGACZACH NA 2008 R.

PREMIERA

HONDA CBR 1000 RR FIREBLADE



9 771230 767087

02

CICHA

Raport z jazdy Hondą FireBlade



W odróżnieniu od konkurencji, Honda nie stawia na moc maksymalną, w każdym razie nie jest to sprawa nr 1. Chce walczyć raczej dzięki perfekcyjnemu wyważeniu i redukcji masy. Nowy FireBlade jest kolejnym dowodem na to.

Tekst Kristijan Ticak, zdjęcia Honda

Podczas gdy konkurencja szpanują mocami rzędu 180, a nawet 200 KM, FireBlade zadowala się 178 KM. Trudno tym zaimponować wyznawcom przecinaków, ale – jak mawiają zorientowani – nie długość, lecz technika świadczy

o możliwościach. Co to znaczy, że Honda stawia przede wszystkim na dynamikę? Otóż to, że liczą się dostępność mocy w różnych zakresach obrotów, rozkład mas, wyważenie, własności prowadzenia i przyjemność z jazdy.

Podobnie jak w przypadku prezentacji przed rokiem nowego CBR-a 600 RR; w Hondzie postawiono na lekkość konstrukcji. Podobno – po raz pierwszy w klasie 1000 – masa motocykla nie przekroczy 200 kg i to z pełnym zbiornikiem! Dawałoby to moc jednostkową 0,89 kg/KM i byłoby nowym rekordem wśród przecina-

ków.

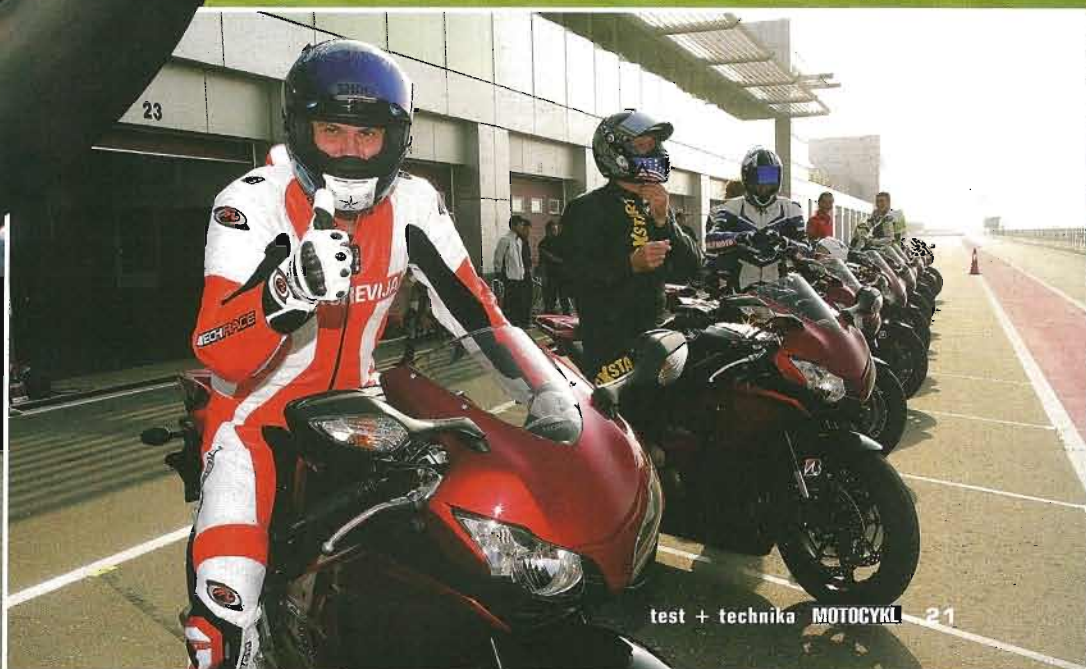
Zresztą 178 KM to też nie są żarty. Zarówno na co dzień, jak i na torze wyścigowym trzeba je odpowiednio wykorzystać. Przede wszystkim dlatego, że moment obrotowy pozostał praktycznie bez zmian, jest jednak dostępny o całe 1500 obr/min wcześniej.

Silnik i podwozie odchudzono o prawie 5 kg. Nowa rama składa się z czterech

MOC



▼ Kristijan Ticak, redaktor naczelny chorwackiego miesięcznika MOTOREVIJA, czyli nasz człowiek w Katarze na Błędym 2008. ►





zamiast – jak dotychczas – z dziewięciu części, koła straciły na wadze 0,5 kg. Nawet na każdej z tarcz hamulcowych zaoszczędzono 100 g. Dla zapewnienia jak najlepszego rozłożenia mas wydech powędrował – tak jak w MotoGP – pod silnik. Ma to dodatkowo tę zaletę, że zapewnia maksymalny prześwit w złożeniu. Aby uzyskać jeszcze bardziej zwarte komory spalania, zawory ustawiono pod kątem mniejszym o 1,3°. Nowe, większe tłoki ważą 177 g, tzn. tyle samo, co dotychczas. Pełen niespodzianek tor Losail w Katarze ma mnóstwo wyrafinowanych łuków i podstępnych winklów. Ten obiekt idealnie nadaje się do sprawdzenia, co potrafi Honda FireBlade rocznik 2008.

Na sygnalizatorze przy boksie zapala się zielone światło – ruszamy. Pierwsze wrażenie po kilku okrążeniach: motocykl jest bardzo zwarty. Dzięki obniżonej o 10 mm wysokości siodła, przy prawie niezmiennym usytuowaniu podnóżków, kąt ugięcia kolan jest większy niż w poprzednim modelu. Silnik przyspiesza przyzwyczajenie już od średnich obrotów. W końcu trudno od litrowki wymagać czegoś innego. FireBlade od dawna jest znany z równomiernego oddawania mocy, jednak w nowej wersji robi to bardziej zdecydowanie. Jest to zadziwiające, gdyż stosunek średnicy cylindra do skoku tłoka zmieniono z 75:56,5 w ub.r. do 76:55,1 obecnie. Zawory dolotowe w nowym silniku są wykonane z tytanu i mają średnicę większą o 1,5 mm. Średnica gardzieli wtrysku wynosi obecnie 46 mm, czyli o 2 mm więcej niż poprzednio. Oba wałki rozrządu zostały odchudzone o 500 g każdy. Rezultat: obroty maksymalne wzrosły do 13 000 obr/min.

Jeżeli chodzi o reakcję na gaz – dotychczas nie była to mocna strona FireBlade'a. Widać tu wyraźną poprawę, trudno jednak powiedzieć, że maszyna robi to miękko. Natomiast model 2008 oczarowuje rzeczywiście doskonałym wyważeniem silnika i podwozia. Dzięki bardziej zwartej konstrukcji udało się przesunąć czterocylindrowy silnik mocniej do przodu. Pozwo-



◀ W przejrzystym kokpicie zrezygnowano np. z info o zapieętym biegu czy o czasie okrążenia. ▲ Widok od tyłu mówi wszystko: to przecinak pełną gębą.



▲ Blady pozwala nie bać się nawet pochylen z cyklu łokciem po asfalcie.

lilo to zastosować o 11 mm dłuższy wahacz, bez zmiany rozstawu osi.

Honda bez trudu przechodzi z jednego pochylenia w drugie i czujnie reaguje nawet na lekkie impulsy do skręcania. Korekty kursu nie sprawiają żadnej trudności. Także do precyzji jazdy w zakrętach nie ma żadnych zastrzeżeń. Przynajmniej na pierwszych okrążeniach. Jednak palące słońce, wynosząca 44°C temperatura asfaltu i moc litrowego silnika szybko doprowadziły opony Bridgestone BT 015 do granic możliwości. Z tego powodu musieliśmy poczekać do popołudnia ze spraw-

dzeniem możliwości silnika i podwozia. Wtedy Blady dostał wyścigowe opony BT 002. Poręczność, precyzja i lekkość kierowania – z wyścigowymi oponami wszystko znowu jest tak jak trzeba. Teraz dysponujemy wystarczająco dużą przyczepnością, aby katapultować FireBlade'a z zakrętu na prostą i na długich, przejeżdżanych pełnym gazem lukach, pozostawać dokładnie na obranym torze jazdy. Pomaga w tym zmiana dość miękkich standardowych ustawień zawieszek na sztywniejsze. Tłumienie można bardzo dobrze dopasować do ostrzejszego stylu jazdy, co stwarza do-

dane techniczne

■ Silnik

Chłodzony cieczą, czterocylindrowy, rzędowy, wałek wyrównowoczący, napędzany łańcuchem rozrząd DOHC, cztery zawory na cylinder, szklankowe popychacze, wtrysk paliwa, śr. gardzieli 46 mm, regulowany katalizator, akumulator 12 V/6 Ah, mechanicznie sterowane, wielotarczowe sprzęgło mokre, skrzynia sześciobiegowa.

Śr. cyl. x skok tłoka

76,0 x 55,1 mm

Pojemność skokowa 1300 cm³

Stopień sprężania 12,3:1

Moc maks. 178 KM (130,7 kW)

przy 12 000 obr/min

Maksymalny moment obrotowy
114 Nm przy 8500 obr/min

■ Podwozie

Rama grzbietowa z aluminium, widelec upside-down, średnica goleni 43 mm, regulowane napięcie wstępne sprężyn oraz tłumienie dobicia i odbicia, dwuramienny wahacz z aluminium, centralny amortyzator z mechanizmem dźwigniowym, regulowane napięcie wstępne sprężyn oraz tłumienie dobicia i odbicia, z przodu dwie tarcze hamulcowe, średnica 320 mm, zaciski czterotłoczkowe, z tyłu jedna tarcza hamulcowa, średnica 220

mm, pływający zacisk jednotłoczkowy.

Koła odlane z aluminium

3,50 x 17 / 6,00 x 17

Opony

120/70 ZR 17 / 190/50 ZR 17

■ Wymiary i masy

Rozstaw osi 1405 mm

Kąt główki ramy 66,8°

Wypzedzenie 96 mm

Skok zawieszek 120/135 mm

Wysokość siódła 831 mm

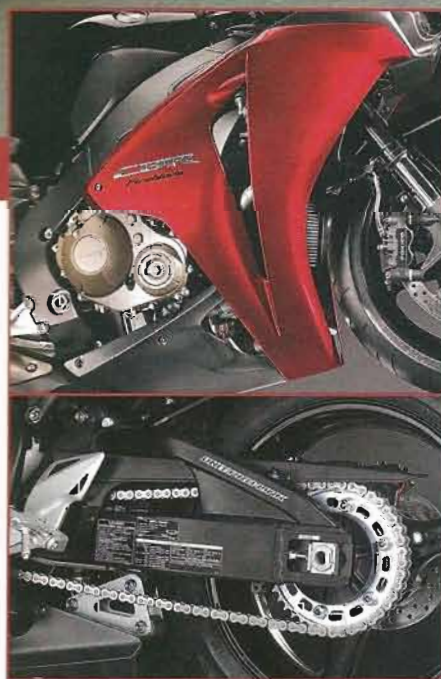
Masa z paliwem 199 kg

Poj. zbiornika paliwa/rezerwa

17,7/4 l

■ Cena

ok. 52 000 zł



▲▲ Coraz mniejsze owiewki doprowadzają zawodników do rozpaczy – nie ma gdzie kleić logo sponsorów.

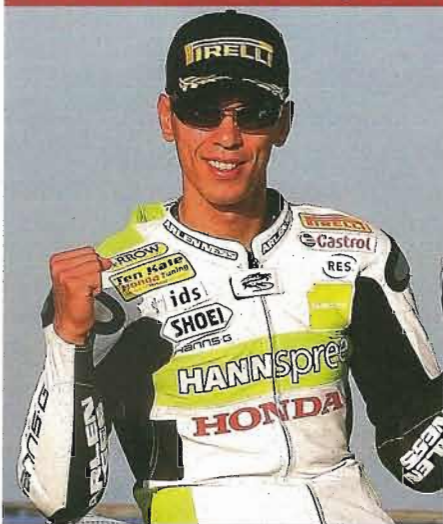
▲ Wahacz dłuższy o 12 mm, ale taki sam rozstaw osi.

▼ Kierunkowskazy i tylny błotnik umieszczono na stelażu wychodzącym poza obrys motocykla.



genialna poręczność Bladego

Rozmowa z Kenanem Sofuoglu – mistrzem świata w klasie Supersport 600



Co sądzisz o nowym Bladym?

Rzadko jeżdżę na seryjnych motocyklach, więc nie bardzo można uznać mnie za specja. FireBlade'a dosiadałem i co do jednego jestem pewien – poręczność jest absolutnie genialna.

Ma szansę na sukces rynkowy?

Za mało wiem, żeby odważyć się na spekulacje. Porozmawiajmy może o tym, na czym znam się dużo lepiej...

OK. Wobec tego – jak ci idzie z nowym motocyklem i w nowej klasie?

Coraz lepiej, ale czeka mnie jeszcze sporo pracy, bo muszę kompletnie zmienić swój styl i technikę jazdy. Sześćsetką jeździłem „na okrągło” i w tym samym stylu wchodziłem w zakręty: z rozmachem. Na tysiącce trzeba ostro hamować, bardzo szybko odprostować motocykl, a potem ostro odwinąć. Czyli wszystkiego muszę nauczyć się niemal od nowa!

Jakie masz plany na sezon 2008?

W lutym mój FireBlade będzie skompletowany i gotowy do startu w MŚ Superbike. Wtedy zaczynam prawdziwe przygotowania. Ucieszyłbym się, gdyby udało mi się skończyć sezon w pierwszej piątce. Chciałbym też – rzecz jasna – kilka wyścigów zakończyć na podium.

Jak układa ci się współpraca z kolegą z zespołu Carlosem Checą?

Carlos to wielki jeździec i imponująca osobowość. Dla mnie jest on w zespole idealnym partnerem. Mogę się od niego dużo nauczyć i podglądam go przy każdej okazji. Facet ciągle potrafi szybko jeździć i na wszystkich treningach jest szybszy ode mnie!

Czy dla kibiców w Turcji jesteś już kimś takim jak Rossi dla Włochów?

O, nie! Do popularności i klasy Rossiego jeszcze wiele mi brakuje. Niemniej dzięki mojemu tytułowi w Supersportach 600 w Turcji wyraźnie wzrosło zainteresowanie sportami motocyklowymi. W Superbike'ach zapewne będę więc miał jeszcze więcej fanów. Jest dla kogo jeździć!

skonałe warunki do ostrej zabawy. Od 6000 obr/min Honda napina mięśnie i równomiernie daje czału aż do czerwonego pola (13 000 obr/min; w ub.rroku 12 200 obr/min). Najnowsza wersja wyraźnie zyskała na kopie i agresywności. Dzieje się tak, mimo iż przyrost mocy nie jest tak spektakularny, jak w prezentowanej w poprzednim MOTOCYKLU Kawie ZX-10R. Na Bladym nuda nie grozi. 178 KM rozpędza go na końcu ponadkilometrowej prostej przed metą do 297 km/h. Zaraz potem ujarzmiają go nowe, wyposażone w aluminiowe tłoczki zaciski typu monoblock. Zredukować o trzy biegi, zwolnić – wszystko jest takie proste. Nowe sprzęgło antyhoppingowe (więcej o nim na str. 78-79) w zarodku eliminuje podskakiwanie tylnego koła. Pasuje to do charakteru motocykla, podobnie jak dyskretne prychanie z tytanowego tłumika. Dzieje się tak nawet na pełnym gazie. Głośny ryk nie pasowałby do FireBlade'a. W końcu o poważnych sprawach można mówić także po cichu.

Porównanie świeżych litrówek zapowiada się arcyciekawie.

▼ Niby „tylko” 178 KM, ale oddawanych w przyjazny dla bikaera sposób.

