

PŁONĄCE OSTRZE

Honda CBR 954RR Fireblade SC 50



Tekst
**Jarosław Gawryluk,
Paweł Boruta**

Zdjęcia
Agencja Świderek





Nowatorskie rozwiązania, lekka rama, wytrzymały silnik, dobra skrzynia biegów i agresywny wygląd sprawiły, że CBR 954RR SC 50 jest bardzo chętnie kupowanym motocyklem.

Wszystko zaczęło się w 1992 roku. Na świecie pojawił się pierwszy model CBR 900RR oznaczony fabrycznie SC 28. Był to motocykl bardzo wytrzymały i znoszący nawet najbardziej karkołomne sztuczki. Dlatego do dzisiaj jest uwielbiany przez stunterów. Ciekawostką jest zastosowanie z przodu 16-calowej opony mającej na celu poprawienie właściwości jezdnych. Użytkownicy SC 28 doskonale znają problemy ze zdobyciem opony we właściwym rozmiarze i wystarczającym indeksie prędkości. Dlatego też częstym rozwiązaniem jest zakładanie felgi 17-calowej z CBR 600.

W 1996 roku powstał następca CBR 900RR SC 28 oznaczony SC 33. Zmieniono wygląd i udoskonalono mechanikę – silnik został rozszerzony do 919 ccm, co poprawiło osiągi silnika w dolnym zakresie obrotów. Masa została zredukowana o 2 kg. Rok 2000 przyniósł kolejne zmiany. Nowe dziecko Hondy to CBR 900RR SC 44. Silnik miał już 929 ccm i zasilany był długo oczekiwanym wtryskiem paliwa. W 2002 roku fabrykę w Tokio opuścił nowy model SC 50 silnikiem o pojemności 954 ccm i dopracowanym systemem wtryskowym.

Ostra, ale przyjazna

Nowy Fireblade budzi respekt ostrym wyglądem przedniego reflektora w kształcie „lambdy”. W rogach umieszczono światła postojowe, na środku mijania, a drogowe po ich bokach. W tylnej części pojawiła się dwupoziomowa lampa w technologii LED. Wszystko to zgrabnie wkomponowano w zadupek. Aluminiowa rama została polakierowana na czarno, co bardzo pasuje do wizerunku motocykla. Z tego samego materiału wykonano tylny wahacz.

Krawędzie górnej części zbiornika wyglądają jak spłaszczone piramidki. Dzięki takiemu wyprofilowaniu baku, pozycja za kierownicą jest wygodniejsza. Kokpit do najpiękniejszych nie należy, ale za to jest czytelny. Znajdziemy na nim duży, ciekłokrystaliczny ekranik, z którego odczytamy prędkość, temperaturę silnika, przebieg (całkowity i dwa dzienne), oraz chwilowe spalanie. Co ciekawe, nie jest ono pokazywane w formie „l/100 km”, tylko „km/l”. Tak więc im wyższa jest wskazywana wartość, tym mniejsze jest zużycie benzyny. Poza tym mamy tradycyjną kontrolkę rezerwy, znajdującą się na tarczy analogowego obrotomierza. Obie nożne dzwignie mają regulację położenia, tak samo jak klamka hamulca. Tego udogodnienia zabrakło w przypadku sprzęgła. Na szczęście fabryczne ustawienie będzie odpowiadać większości motocyklistów, a siła niezbędna do jego użycia jest niewielka.

Siła spokoju

Pojemność silnika, w porównaniu do starszej wersji wzrosła z 929 do 954 ccm. Nie wiązało się to jednak z potężnym wzrostem mocy, gdyż zamiast 148 mamy 151 KM osiągane przy 11 250 obr/min (odcięcie zapłonu jest przy 12 000 obr/min). Jak widać, sama moc nie jest rekordowa w tej klasie. Dla porównania, Suzuki GSX-R 1000 z tego samego roku ma aż 164 KM! Konstruktorom Hondy nie zależało jednak na uzyskaniu najwyższej z możliwych wartości, lecz na liniowym oddawaniu mocy. W uzyskaniu dobrej elastyczności będzie pomocny wysoki moment obrotowy, wynoszący 105 Nm.

Dzięki poprawionemu układowi wtryskowemu, silnik lepiej reaguje na ruch manetki gazu. Wtryskiwacze mają teraz po dwie, zamiast jednej dyszy. Dokładne rozpylenie benzyny owocuje także niskim spalaniem. W trasie, przy spokojnej jeździe, potrafi ono zejść do 5,5 litra na setkę. Średnio, w różnych warunkach, nie przekracza ono 7,5 litra, chyba że kierowca wyjątkowo brutalnie obchodzi się z manetką gazu. Wtedy CBR może skonsumować nawet 10 l/100 km, ale i tak jest to lepszy wynik niż w przypadku większości konkurencyjnych motocykli z tamtego okresu.

Pomimo tak pozornie spokojnego charakteru nie można traktować CBR 900RR niepoważnie. Wewnątrz drzemie potwór. Motocykl żywiołowo reaguje na ruch manetki i wyrывa do przodu jak gepard w pogoni za upatrzoną gazelą. Jego możliwości i zalety sprawiają, że dosiadając go, czuje się dreszcze na plecach. Z drugiej zaś strony nie jest to motocykl, który będzie chciał za wszelką cenę zrzucić swojego kierowcę. Moc oddawana jest liniowo, nie odbywa się to na zasadzie „długo nic, a potem katapulta przy 8000 obr/min”. Bez problemu Hondą można jeździć spokojnie, ciesząc się zapasem momentu obrotowego i lekko działającą skrzynią biegów.

Na ulicę i na tor

Przednie zawieszenie to sztywny widelec typu upside-down z rurami nośnymi o średnicy 43 mm. Ma pełną regulację, co pozwala dostosować jego pracę do potrzeb kierowcy i warunków na drodze czy torze wyścigowym. Tylny wahacz połączony jest z centralnym elementem resorująco-tłumiącym za pośrednictwem systemu Pro Link. Gazowy amortyzator ma bezstopniową regulację siły tłumienia dociskania i odbicia, a sprężyna 13 stopni regulacji napięcia wstępnego. W praktyce taki układ sprawuje się całkiem niezle. Na seryjnych nastawach Honda nie ubija nadgarstków kierowcy, ani jego kręgosłupa. Jest wygodniejsza, niż może na to wskazywać agresywny wygląd. Motocykl dobrze sprawuje się w mieście. Dzięki niskiej masie i niewielkim



**HONDA CBR 954RR
FIREBLADE SC 50**

Z A L E T Y

- niskie spalanie
- niezawodny silnik i skrzynia biegów
- dobre światła
- niska masa
- dobre właściwości jezdne
- pojemny schowek

W A D Y

- brak amortyzatora skrętu
- głośnie praca silnika
- pękanie owiewki czołowej



gabarytom manewrowanie między samochodami nie jest utrudnione. W porównaniu z nakedami może brakować trochę zwrotności, ale w codziennej eksploatacji tego się nie odczuje. Za to dużo zabawy jest na zakrętach, które Fireblade naprawdę lubi. Z czystym sumieniem mogę stwierdzić, że nawet delikatny balans ciała sprawi, że Honda sama składa się w winkle.

Aby ze spokojem ducha napawać się emocjami, jakie daje „Blady”, należy zainwestować w amortyzator skrętu. Bez niego na polskich drogach czeka nas „shimmy”. A skoro kierownica może „zatrzepać” podczas zwykłej jazdy, to co dopiero dzieje się przy wygłupach? Co prawda „gumując” na siedząco, nie ma aż takiej tragedii, ale stojąca pozycja kierowcy przy opadaniu, jest już naprawdę niebezpieczna. Dodam tylko, że CBR 954 wprost uwielbia jazdę na tylnym kole i przychodzi jej niezmiernie łatwo.

Alte to nie ulica jest prawdziwym żywiołem tej Hondy. SC 50 nie będzie protestować przeciw wizycie na torze. W końcu jest to motocykl sportowy. I nie przez przypadek w nieodległych czasach był częstym gościem w Poz-

naniu, a Paweł Szkopek zdobył na nim tytuł mistrza Polski w klasie Stocksport.

Jak wiadomo, motocykl sportowy musi nie tylko dobrze się rozpędzać i skręcać, ale też hamować. Fireblade w tym zakresie jest też dobrze uzbrojony. Przednie zaciski mają po cztery tłoczki pokryte specjalną warstwą zmniejszającą tarcie. Układ ten spisuje się nawet lepiej niż sześciotłoczkowe zaciski Suzuki GSX-R 1000. Warto tylko zainwestować w przewód w stalowym oplocie. Z tyłu mamy jednotłoczkowy zacisk, który jest zupełnie wystarczający.

W trasie

Podróż tym motocyklem jest przyjemna, nie powoduje większego zmęczenia, bólu rąk i kregosłupa. Podnóżki kierowcy są zamontowane na odpowiedniej wysokości i cofnięte na tyle, iż ich położenie nie powoduje skurczów nóg. Bez większego wysiłku da się przejechać bez postojów od tankowania do tankowania, czyli około 200 km. Zrobienie 400 czy 500 km dziennie nie stanowi większego problemu. Na pewno z taką opinią nie zgodzi się „plecak”. Moja pasażerka boleśnie odczuwa podróż już po przejechaniu dystansu 100-150 km.

Spowodowane jest to wysoko zamontowanymi podnóżkami, ma więc bardzo zgięte nogi i wysoko ułożone kolana. Niska szyba i sportowa pozycja powodują, że pasażer na wysoko umiejscowionej, miękkiej jak na sportowy motocykl kanapie, ma ciężką dolę. Sytuacja trochę się poprawia po zmianie szyby z seryjnej na turystyczną, wtedy odpada nam problem smagającego ciała wiatru. No ale wtedy 954 dużo straci ze swej urody. Zmiana szyby oryginalnej na racingową poprawia komfort tylko kierującego pojazdem. Z własnego doświadczenia – polecam. Inna sprawa to zapakowanie bagaży w trasę. Schowek pod siedzeniem pasażera jest naprawdę spory, ale nie na tyle, by zmieścić tam przybory na tydzień. Można ratować się torbą na bak, plecakiem czy niewielkimi sakwami przeznaczonymi na sportowe motocykle.

Eksploatacja

Honda przyzwyczaiła nas do jedwabistej pracy swoich silników. SC 50 zdaje się podważać tę regułę. Dźwięk, jaki wydaje silnik, jest zupełnie inny niż w starych modelach Fireblade. Sprawia wrażenie, że zaraz coś się urwie i sil-

CBR 900RR łączy w sobie sportowy sznyt ze wszelkimi atrybutami motocykla na co dzień

R E K L A M A

SIDI®

rapid
MOTOCYKLE

Rapid Motocykle, Sp. z o.o.
61-248 Poznań
ul. Milczańska 48
tel. +48 061 8720 720
faks +48 061 8720 787
www.rapid-motocykle.pl
hurt@rapid-motocykle.pl



Vortice



Crossfire



Clever



Streetburner



Vertigo Lei



Canyon



B-2 Gore

Lista dealerów i pełna oferta na www.rapid-motocykle.pl ● Prowadzimy sprzedaż wysyłkową ● Poszukujemy nowych dealerów

nik zamilknie na zawsze. Spokojnie, to tylko zawór wydechowy wydający metaliczne, niepokojące dźwięki przy dodawaniu czy ujmowaniu gazu. Istnieje co prawda możliwość regulacji linek sterujących zaworem, ale nie gwarantuje ona, że hałas zniknie całkowicie. Ten model po prostu tak ma. Inną, typową przypadłością CBR 900RR jest hałasujący łańcuszek rozrządu. Wymiana napinacza zazwyczaj eliminuje ten problem. Kolejne mankamenty to pękanie przedniej owiewki w wyniku wibracji. Plastik Fireblade są odchudzone i cieńsze niż w poprzednich modelach i dlatego też bardziej podatne na pęknięcia.

Problemy, jakie sprawia brak amortyzatora skrętu, możemy wyeliminować, dokonując zakupu tego wartościowego urządzenia. Średniej klasy amerek z mocowaniem kosztuje około 1200 – 1700 zł. Nie polecam chińskich zamienników, które bez problemu możemy znaleźć na serwisach aukcyjnych za około 350 zł. Taki amortyzator działa tak, jakby go w ogóle nie było. Poza tym czeka nas typowy serwis, który nie odbiega pod względem kosztów od innych motocykli sportowych – szybko zużywają się opony. Koszty przeglądów nie są duże, gdyż dokonuje się je co 12 tys. km, a regulację zaworów co 24 tys. km.

W Polsce i USA

W Polsce ciężko znaleźć CBR 900RR w bardzo dobrym stanie. Większość dostępnych egzemplarzy, miało różne przygody. Niekoniecznie kończyły się one jedynie na wizycie u lakiernika. Taką sztukę można bez problemu dostać w granicach 15 000 zł, ale żeby wszystko działało i wyglądało jak trzeba, należy dodatkowo dołożyć kilka tysięcy, co zapewne nie ma większego ekonomicznego sensu.

Jeżeli chcemy kupić Fireblade w idealnym stanie, trzeba zapłacić dużo więcej. Ceny wynoszą od 18 000 do 20 000 zł. Między motocyklami z poszczególnych lat produkcji nie występują wielkie różnice w cenie. Znaczco tańsze są jednak motocykle z USA, średnio o 1000 – 1500 zł. Na rynku wtórnym jest ich całkiem sporo. Jak je rozróżnić na pierwszy rzut oka? W amerykańskiej CBR tabliczka znamionowa znajduje się po lewej stronie, na wysokości baku, a nie po prawej przy główce ramy. Migacze mają żarówki z podwójnym włóknem, a tylna zębata ma 43 zęby zamiast 42. Amerykańska wersja nie ma immobilisera i oczywiście licznik jest w milach (ale można go przestawić na km). W europejskich wersjach modelu włącznik świateł zniknął 2003 r.



DANE TECHNICZNE

HONDA CBR 954RR FIREBLADE SC 50

SILNIK

Typ:	czterosuwowy, chłodzony cieczą,
Układ:	rzędowy
Rozrząd:	DOHC, cztery zawory na cylinder
Pojemność skokowa:	954 ccm
Średnica x skok tłoka:	75x 54 mm
Stopień sprężania:	11,5:1
Moc maksymalna:	151 KM 111 (kW) przy 11,250 obr/min
Moment obrotowy:	105 Nm przy 9,500 obr/min
Zasilanie:	wtrysk
Smarowanie:	z mokrą miską olejową
Rozruch:	elektryczny
Alternator:	350 W
Akumulator:	12 V
Zapłon:	TCI

PRZENIESIENIE NAPĘDU

Silnik-sprzęgło:	koła zębate
Sprzęgło:	wielotarczowe, mokre
Skrzynia biegów:	sześciostopniowa
Napęd tylnego koła:	łańcuch

PODWOZIE

Rama:	otwarta, boczna, aluminiowa
Zawieszenie przednie:	teleskopowe upside-down, Ø43 mm, skok 120 mm, pełna regulacja
Zawieszenie tylne:	Pro-Link, skok 135 mm, pełna regulacja
Hamulec przedni:	podwójny tarczowy, 330 mm, zaciski czterotłoczkowe
Hamulec tylny:	tarczowy 220 mm, zacisk jednotłoczkowy
Opony przód/ tył:	120/70-17/ 190/50-17

WYMIARY I MASY

Wysokość siedzenia:	815 mm
Rozstaw osi:	1400 mm
Minimalny prześwit:	130 mm
Kąt pochylecia główki ramy:	23° 30'
Masa pojazdu w stanie suchym:	168 kg
Zbiornik paliwa:	18 l

DANE EKSPLOATACYJNE

Prędkość maksymalna:	288 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h:	3,0 s
Zużycie paliwa:	7 l/100 km

Warto jeszcze wspomnieć o przebiegach motocykli będących na rynku. Tutaj panuje różnorodność. W większości są to przebiegi rzędu 30 000 km, ale przebiegi rzędu 15 000 km też można znaleźć bez większego problemu.

Honda CBR 900RR SC50 jest godna polecenia dla motocyklisty z doświadczeniem. Dla początkującego jest zdecydowanie za mocna, pomimo liniowego oddawania mocy. Nie oszukujmy się, 151 KM nie jest dla nowicjuszy. Za to wprawiony i świadomy swoich umiejętności motocyklista ujeżdżając Fireblade, dostrzeże jego zalety – dobre prowadzenie, wysoki jak na sprzęt sportowy komfort jazdy i skuteczne hamulce.